

10/526432

BT01 Rec'd PCT/PT 03 MAR 2005

DOCKET NO.: 267135US0X PCT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

IN RE APPLICATION OF: Eiichi YASUDA, et al.

SERIAL NO.: NEW U.S. PCT APPLICATION

FILED: HEREWITH

INTERNATIONAL APPLICATION NO.: PCT/JP03/11247

INTERNATIONAL FILING DATE: September 3, 2003

FOR: SEAT

REQUEST FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. 119
AND THE INTERNATIONAL CONVENTION

Commissioner for Patents
Alexandria, Virginia 22313

Sir:

In the matter of the above-identified application for patent, notice is hereby given that the applicant claims as priority:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO</u>	<u>DAY/MONTH/YEAR</u>
Japan	2002-258306	03 September 2002

Certified copies of the corresponding Convention application(s) were submitted to the International Bureau in PCT Application No. PCT/JP03/11247.

Respectfully submitted,
OBLON, SPIVAK, McCLELLAND,
MAIER & NEUSTADT, P.C.

Surinder Sachar

Norman F. Oblon
Attorney of Record
Registration No. 24,618
Surinder Sachar
Registration No. 34,423

Customer Number

22850

(703) 413-3000

Fax No. (703) 413-2220
(OSMMN 08/03)

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

03.09.03

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて
いる事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed
with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2002年 9月 3日

出願番号
Application Number: 特願 2002-258306
[ST. 10/C]: [JP 2002-258306]

出願人
Applicant(s): 株式会社豊田中央研究所
株式会社デルタツーリング

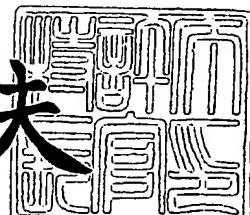
REC'D 23 OCT 2003
WIPO PCT

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2003年10月 9日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井 康夫



【書類名】 特許願
【整理番号】 TCP-00184
【提出日】 平成14年 9月 3日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 A47C 7/28
A47C 7/35
B60N 2/54

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県愛知郡長久手町大字長湫字横道41番地の1株式会社豊田中央研究所内

【氏名】 安田 栄一

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県愛知郡長久手町大字長湫字横道41番地の1株式会社豊田中央研究所内

【氏名】 土居 俊一

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県愛知郡長久手町大字長湫字横道41番地の1株式会社豊田中央研究所内

【氏名】 須浪 清一

【発明者】

【住所又は居所】 広島県広島市安芸区矢野新町一丁目2番10号 株式会社デルタツーリング内

【氏名】 藤田 悅則

【発明者】

【住所又は居所】 広島県広島市安芸区矢野新町一丁目2番10号 株式会社デルタツーリング内

【氏名】 小倉 由美

【発明者】

【住所又は居所】 広島県広島市安芸区矢野新町一丁目2番10号 株式会
社デルタツーリング内

【氏名】 川崎 誠司

【発明者】

【住所又は居所】 広島県広島市安芸区矢野新町一丁目2番10号 株式会
社デルタツーリング内

【氏名】 千▲柄▼ 一義

【特許出願人】

【識別番号】 000003609

【氏名又は名称】 株式会社豊田中央研究所

【特許出願人】

【識別番号】 594176202

【氏名又は名称】 株式会社デルタツーリング

【代理人】

【識別番号】 100079049

【弁理士】

【氏名又は名称】 中島 淳

【電話番号】 03-3357-5171

【選任した代理人】

【識別番号】 100084995

【弁理士】

【氏名又は名称】 加藤 和詳

【電話番号】 03-3357-5171

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 006839

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9102478

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 シート

【特許請求の範囲】

【請求項1】 座部用フレームと背部用フレームとを有するシートフレームと、

前記座部用フレームまたは背部用フレームに取り付けられる面状張力構造体と

前記座部用フレームまたは背部用フレームと前記面状張力構造体との間で、該面状張力構造体を張力方向が3次元となるように支持する弾性支持構造と、を備えたシート。

【請求項2】 前記弾性支持構造は、前端が前記座部用フレームに固定された前記面状張力構造体の後端を、着座時に前方へ移動させつつ後方へ引張る第1の弾性部材を含む請求項1記載のシート。

【請求項3】 前記弾性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に前記面状張力構造体における着座者の座骨結節下の近傍を下方へ引張る第2の弾性部材を含む請求項1または請求項2記載のシート。

【請求項4】 前記第2の弾性部材は、前記面状張力構造体を着座時における最大の撓みが着座時の前後方向中央部よりも後側で生じるように引張る請求項3記載のシート。

【請求項5】 前記弾性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に前記面状張力構造体の後端における着座者の骨盤よりも外側部分を後方へ引張る第3の弾性部材を含む請求項1乃至請求項4の何れか1項記載のシート。

【請求項6】 前記弾性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に、前記面状張力構造体の前後方向中央部よりも後側の部分を下方へ付勢すると共に、該面状張力構造体の前後方向中央部よりも前側の部分を上方へ付勢する請求項1記載のシート。

【請求項7】 座部用フレームと背部用フレームとを有するシートフレーム

と、

前記座部用フレームまたは背部用フレームに張設された2次元織物ないし3次元立体編物を含むクッション材と、

着座時に人体の特定部位が押圧する前記クッション材における部位に、押圧方向の力が生じるように張力を調整する張力調整機構と、

を備えたシート。

【請求項8】 前記張力調整機構を、前記クッション材における人体の特定部位が押圧する部位に対応する部分と前記シートフレームとの間を連結すると共に、着座時に引張力を生じる弾性手段として機能する連結部材で構成した請求項7記載のシート。

【請求項9】 前記クッション材における前記連結部材によって引張られる部位以外の部位を、着座時に人体による押圧方向とは反対方向に付勢する付勢部材を設けた請求項8記載のシート。

【請求項10】 前記付勢部材を、前記座部用フレームにおける前記クッション材の下方または背部用フレームにおける前記クッション材の後方に配置された圧縮ばねで構成した請求項9記載のシート。

【請求項11】 前記付勢部材を、前記座部用フレームまたは背部用フレームと前記クッション材とを連結する引張ばねで構成した請求項9記載のシート。

【請求項12】 座部用フレームと、

前記座部用フレームに前後方向に張設された下層部と、該下層部上に積層されると共に前記座部用フレームに張設された表層部とを含むクッション材と、

前記下層部における着座者の座骨結節下の近傍の接続位置と、前記座部用フレームにおける前記接続位置よりも下側の部分とを連結し、着座時に引張力を生じる張力調整機構と、

を備えたシート。

【請求項13】 背部用フレームと、

着座者の肩甲骨下側と腰椎部との間の部位に対応する部分において前記背部用フレームに張設された下層部と、該下層部上に積層されると共に前記座部用フレームに張設された表層部とを含むクッション材と、

前記下層部における前記肩甲骨下よりも上側の接続位置及び前記腰椎部よりも下側の接続位置のうち少なくとも一方の接続位置と、前記背部用フレームとを連結し、着座時に前記下層部を後方に引張る引張力を生じる張力調整機構と、を備えたシート。

【請求項14】 固定フレームと、該固定フレームの後部に前後方向に移動可能に設けられた可動フレームとを有するシートフレームと、

前端部が前記固定フレームに係止されると共に後端部が前記可動フレームに係止された布ばね材と、該布ばね材上に積層されると共に前記固定フレームに張設された表層部とを有するクッション材と、

前記固定フレームと可動フレームとの間に設けられ、着座時に前記可動フレームを後方に付勢して前記布ばね材に張力を付加する付勢手段と、

前記布ばね材における着座者の座骨結節下の近傍でかつ該座骨結節下よりも外側後方の接続位置と、前記固定フレームにおける前記接続位置よりも後方下側の部分とを連結し、着座時に引張力を生じる張力調整機構と、

を備えたシート。

【請求項15】 前記布ばね材の前後方向中央部よりも前側に、着座時に前記布ばね材を下側から押圧する押圧手段を設けた請求項14記載のシート。

【請求項16】 前記押圧手段は、

幅が略100mmの矩形状に形成されてシートの左右方向に配置されると共に、後端部が前記接続位置よりも250mm乃至350mm前方に位置する押圧プレートと、

前記押圧プレートと前記固定フレームとの間に設けられた弾性部材と、を含む請求項15記載のシート。

【請求項17】 前記表層部を、着座者を支持する左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分が、該中央部及び両端部よりも左右方向に伸び易い構成とした請求項12乃至請求項16の何れか1項記載のシート。

【請求項18】 前記左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分を、該中央部及び両端部よりも伸び易い弾性部材で構成した請求項17記載のシート。

【請求項19】 前記弾性部材を3次元立体編物で構成した請求項18記載

のシート。

【請求項 20】 前記弾性部材の左右方向の幅を、前記座部用フレームの前後方向または前記背部用フレームの上下方向に沿って連続的に変化させた請求項 18 または請求項 19 記載のシート。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、シートに係り、特に、車両に搭載される車両用シート等のシートに関する。

【0002】

【従来の技術】

車両用シートとしては、従来からポリウレタンフォーム（以下、ウレタンという）より成るクッション材を備えたものが知られている。このような車両用シートのクッション構造は、シートフレームやシートバックフレームに設けられたセンター・マット（商品名）等のばね材やプレート上にウレタン製のクッション材を載置し、これらをファブリック材で包み込む構成が広く用いられている。

【0003】

このため、クッション材の形状（意匠形状）と弾性特性とが着座者の体圧分散性や振動吸収性に大きく影響を与えることが知られている。そして、種々の特性を有するウレタンを積層してクッション材を構成することで、着座者の臀部等における筋肉のばね特性に近いばね特性（弾性特性）を備えたクッション材を得ることができるが、このような構成では復元力が不足気味であり、また重量が重いという問題があった。

【0004】

そこで、ウレタンに代わるクッション材として、一対のグランド地及び該グランド地間に配置された連結糸によって形成される 3 次元立体編物ないし、2 次元織物をシートフレームに張設してクッション構造を構成したシートが考えられている（例えば、特許文献 1 参照）。この 3 次元立体編物ないし 2 次元織物より成るクッション材は、へたりにくい弾性構造物であり、ウレタンよりも薄型で、ウ

レタンに代わる弾性特性を發揮するようになっている。

【0005】

【特許文献1】

特許第5013089号明細書

【0006】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、このような3次元立体編物ないし2次元織物をクッション材として用いた従来の車両用シートでは、伸び率が5%から20%の範囲となる張力で2次元織物がシートフレームに張設されていたし、3次元立体編物は伸び率が5%未満の張力で張設されていたため、人が着座すると、座骨、尾骨、肩甲骨等の人体における凸部がシートのクッション材と接触（着衣は無視している）する部分で張力により大きな力が生じ、そのため支持圧が強くなったり、異物感を感じたりする原因となる。また、それが長時間作用すると、上記座骨、尾骨、肩甲骨等の周辺の筋肉に痛みが発生するという問題があった。特に、長時間の着座によって、人体の体重の大部分を支持する座骨結節下の周辺の筋肉や血管が圧迫され、血行障害による痛みや痺れが生じる場合があった。

【0007】

また、上記のような従来シートでは、2次元織物がフレームに直接的に張設されるため、着座者がフレーム内で前後及び左右方向に動き易く、例えば車両走行時の振動入力によって、着座者の着座姿勢が変動したり、着座者がシート上で前滑りしたりするといった現象、所謂ハンモック感現象が生じ易いという問題が知られてきた。

【0008】

本発明は、上記事実を考慮して、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができるシートを得ることが目的である。

【0009】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために請求項1記載のシートは、座部用フレームと背部用フレームとを有するシートフレームと、前記座部用フレームまたは背部用フレー

ムに取り付けられる面状張力構造体と、前記座部用フレームまたは背部用フレームと前記面状張力構造体との間で、該面状張力構造体を張力方向が3次元となるように支持する弾性支持構造と、を備えている。

【0010】

請求項1記載のシートでは、弾性支持構造を介して座部用フレームに支持される面状張力構造体がシートクッションのクッション材の少なくとも一部を構成し、弾性支持構造を介して背部用フレームに支持される面状張力構造体がシートバックのクッション材の少なくとも一部を構成している。

【0011】

ところで、人体（着座者）は、個体差が大きく、身体能力や着座姿勢も異なり、長時間着座に対する対応の仕方も異なる。また、人体の各部位は、3次元形状を示し多くのパラメータにより構成され、このパラメータのうち特に筋肉の力学的特性については個体差が大きい。さらに、人体の各部位は、例えば走行中の車両運動による人体動搖に伴って各パラメータが変化する。このため、着座者の痛みやしびれを緩和しつつ着座姿勢を安定させるためには、シートクッションまたはシートバックのコンプライアンスを人体のコンプライアンスに適合（マッチング）させることが有効である。なお、コンプライアンスは、（たわみ量）／（圧力値）で定義される。

【0012】

ここで、請求項1記載のシートでは、2次元の面状張力構造体が、シートフレームの座部用フレーム及び背部用フレームの少なくとも一方に、弾性支持構造によって張力方向が3次元となるように弾性的に支持されている。換言すれば、面状張力構造体には、弾性支持構造によって、2次元的に支持された場合の張力に交差する方向の力（擬似法線方向力）が作用している。

【0013】

このため、シートクッションまたはシートバックでは、3次元加圧体である人体を擬似法線方向力によって支持することができる。これに加えて、面状張力構造体には、弾性支持構造による3次元的な支持によって低張力部と高張力部と（張力場）が生成されるため、該面状張力構造体（シートクッションまたはシート

バック）のコンプライアンス（弹性特性）を、人体のコンプライアンスに適合させる設定が可能となる。すなわち、弹性支持構造は、着座時に面状張力構造体を3次元的に支持すれば足りるが、着座前に面状張力構造体が3次元形状となるように支持しても良い。

【0014】

このように、請求項1記載のシートでは、着座者の痛みやしびれを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。

【0015】

請求項2記載のシートは、請求項1記載のシートにおいて、前記弹性支持構造は、前端が前記座部用フレームに固定された前記面状張力構造体の後端を、着座時に前方へ移動させつつ後方へ引張る第1の弹性部材を含んでいる。

【0016】

請求項2記載のシートでは、前端が座部用フレームに固定された面状張力構造体はシートクッションのクッション材の少なくとも一部を構成しており、着座時に人体による加圧によって面状張力構造体が下方へ撓むと、該面状張力構造体の後端が第1の弹性部材よって前方へ移動しつつ後方へ引張られる。このため、着座時における着座者の仙骨廻りの張力が、第1の弹性部材を設けない場合と比較して小さくなり、フィット感が向上する。

【0017】

そして、この張力低減によって、面状張力構造体（シートクッション）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングが図られ、座骨結節廻りの痛みや痺れの低減が可能となる。また、この張力低減によって、上下方向振動による着座者の全身振動及び衝撃性振動の吸収性が向上する。

【0018】

請求項3記載のシートは、請求項1または請求項2記載のシートにおいて、前記弹性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に前記面状張力構造体における着座者の座骨結節下の近傍を下方へ引張る第2の弹性部材を含んでいる。

【0019】

請求項3記載のシートでは、面状張力構造体はシートクッションのクッション材の少なくとも一部を構成しており、この面状張力構造体における座骨結節下近傍の部分は、少なくとも着座時に第2の弾性部材によって下方へ引張られる。すなわち、第2の弾性部材は、これを設けない場合と比較して、面状張力構造体の座骨結節下近傍における張力を低減させる。

【0020】

このため、面状張力構造体（シートクッション）における骨盤廻りの支持圧が法線方向となり、着座者の筋肉に作用するせん断力が低減し、該着座者に均一支持感を得させると共に体圧（支持圧）分散が図られる。また、第2の弾性部材によって下方に引張られる面状張力構造体における座骨結節下近傍の部分は、負のばね定数が作用するとの等価な構成となり、縦ばね定数が小さくなるため、人体に作用する力のみならず、該力の変化率（ジャーク）が低減する。これにより、振動の吸収性が一層向上し、乗り心地も向上する。

【0021】

請求項4記載の発明に係るシートは、請求項3記載のシートにおいて、前記第2の弾性部材は、前記面状張力構造体を着座時における最大の撓みが着座時の前後方向中央部よりも後側で生じるように引張る。

【0022】

請求項4記載のシートでは、第2の弾性部材が着座時に面状張力構造体を下方へ引張ることによって、該面状張力構造体の最大の撓みが前後方向中央部よりも後側で生じる。これにより、着座姿勢が安定する。

【0023】

請求項5記載のシートは、請求項1乃至請求項4の何れか1項記載のシートにおいて、前記弹性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に前記面状張力構造体の後端における着座者の骨盤よりも外側部分を後方へ引張る第3の弾性部材を含んでいる。

【0024】

請求項5記載のシートでは、面状張力構造体はシートクッションのクッション材の少なくとも一部を構成しており、この面状張力構造体の後端における骨盤よ

りも左右方向に外側の部分は、少なくとも着座時に第3の弾性部材によって後方へ引張られる。すなわち、第2の弾性部材は、これを設けない場合と比較して面状張力構造体の骨盤外側における前後方向の張力を増大させる。

【0025】

このため、面状張力構造体（シートクッション）における着座者の大腿部を支持する部分が高張力（すなわち高剛性）となり、着座者に支持圧の連続感を感じさせると共に、該着座者のぐらつき感（所謂ハンモック感現象）が抑制される。

【0026】

請求項6記載の発明に係るシートは、請求項1記載のシートにおいて、前記弾性支持構造は、前記座部用フレームと前記面状張力構造体との間に設けられ、着座時に、前記面状張力構造体の前後方向中央部よりも後側の部分を下方へ付勢すると共に、該面状張力構造体の前後方向中央部よりも前側の部分を上方へ付勢する。

【0027】

請求項6記載のシートでは、弾性支持構造は、少なくとも着座時に、面状張力構造体の前後方向中央部よりも前側部分を下方に付勢すると共に後側部分を上方に付勢することで、該面状張力構造体を張力方向が3次元となるように支持している。

【0028】

このため、面状張力構造体の後部においては、着座時における着座者の仙骨廻りの張力が、弾性支持構造を設けない場合と比較して小さくなり、フィット感が向上する。そして、この張力低減によって、面状張力構造体（シートクッション）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングが図られ、座骨結節廻りの痛みや痺れの低減が可能となる。また、この張力低減によって、上下方向振動による着座者の全身振動及び衝撃性振動の吸収性が向上する。

【0029】

一方、面状張力構造体の前部においては、張力が高くなり支持圧も高くなるため、面状張力構造体（シートクッション）のコンプライアンスが人体のコンプライアンスと一層マッチングする。特に、面状張力構造体における着座者の臀部に

対応する後部が下方へ撓みやすく、前部が下方へ撓み難くなるため、着座者の前滑りが防止され着座姿勢が安定する。

【0030】

また、上記目的を達成するために請求項7記載の発明に係るシートは、座部用フレームと背部用フレームとを有するシートフレームと、前記座部用フレームまたは背部用フレームに張設された3次元立体編物を含むクッション材と、着座時に人体の特定部位が押圧する前記クッション材における部位に、押圧方向の力が生じるように張力を調整する張力調整機構と、を備えている。

【0031】

請求項7記載のシートでは、シートフレームの座部用フレーム及び背部用フレームの少なくとも一方に3次元立体編物を含むクッション材（3次元立体編物のみである場合を含む）が張設されている。座部用フレームに張設されたクッション材は着座者を臀部から大腿部に掛けて支持するシートクッションを構成し、背部用フレームに張設されたクッション材は着座者の上体を支持するシートバックを構成する。そして、人が着座すると、座部用フレームまたは背部用フレームに張設されたクッション材は、着座者の体重に基づく押し付け力によって撓みつつ、該着座者を支持する。

【0032】

ここで、クッション材は、張力調整機構によって張力を調整されることで、その着座時に人体の特定部位が押圧する部位（以下、所定部位という）に該押圧方向の力が作用する（その張力方向が3次元となる）ため、換言すれば、クッション材は、その所定部位に負のばね定数が作用するのと等価な構成となるため、該所定部位における人体による押圧方向のばね定数（所定部位における面剛性）が小さくなる。このため、人体の特定部位廻りの反力（クッション材による支持圧）が低減し、着座者の特定部位の近傍における痛みや痺れが軽減される。また、上記の通りばね定数が小さくなると、主に該ばね定数と着座者の体重とで決まるクッション材の上記押圧方向の共振周波数が低くなり、着座者に伝達される高周波振動が著しく低減され、乗り心地が向上する。

【0033】

一方、張力調整機構を、着座時にクッション材における所定部位以外の部分（人体の痛みを生じにくい部位に対応する部分）の張力（面剛性）を高くする設定とすれば、上記の通り着座者の痛み等を軽減しつつ、着座姿勢の安定化を図ることができる。すなわち、クッション材が部分的に高張力となる人体の形状に適合した張力場を生成して、所謂ハンモック感現象を抑制することが可能となる。

【0034】

このように、請求項7記載のシートは、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。すなわち、クッション材（シートクッションまたはシートバック）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングを図ることが可能である。なお、上記張力調整機構によるクッション材の所定部位に作用する押圧方向の力は、着座時に作用すれば足り、着座前に予め作用していても良い。

【0035】

請求項8記載の発明に係るシートは、請求項7記載のシートにおいて、前記張力調整機構を、前記クッション材における人体の特定部位が押圧する部位に対応する部分と前記シートフレームとの間を連結すると共に、着座時に引張力を生じる弾性手段として機能する連結部材で構成している。

【0036】

請求項8記載のシートでは、張力調整機構は、クッション材の上記人体の特定部位が押圧する部位に対応する部分とシートフレームとの間を連結する連結部材で構成されており、該連結部材は着座時に、その弾性によってクッション材の上記所定部位に該押圧方向の引張力を作用させる。このとき、連結部材は、例えば弾性手段として機能すると共に減衰手段等として機能しても良い。

【0037】

このように、単にフレームとクッション材をと連結部材で連結して張力調整機構が構成されるため、例えば連結部材の弾性特性や数、配置等によって該クッション材における上記押圧方向のばね定数や張力場を所望の特性に容易に設定することができる。また、クッション材自体の形状や弾性特性等によって着座者の痛み等を軽減する構成と比較して、シートの仕様等に応じた所望のばね定数や張力

場を容易に得ることができるため、開発コストも低減する。

【0038】

請求項9記載のシートは、請求項8記載のシートにおいて、前記クッション材における前記連結部材によって引張られる部位以外の部位を、着座時に人体による押圧方向とは反対方向に付勢する付勢部材を設けている。

【0039】

請求項9記載のシートでは、着座時に、クッション材における連結部材によって引張られる部位以外の部位が、付勢部材によって人体による押圧方向とは反対方向に付勢される。このため、クッション材に、人体の形状に一層適合した張力場が生成して（クッション材のコンプライアンスを人体のコンプライアンスに一層マッチングさせて）、所謂ハンモック感現象を一層抑制することが可能となる。

【0040】

請求項10記載のシートは、請求項9記載のシートにおいて、前記付勢部材を、前記座部用フレームにおける前記クッション材の下方または背部用フレームにおける前記クッション材の後方に配置された圧縮ばねで構成している。

【0041】

請求項10記載のシートでは、付勢部材が、単に座部用フレームにおけるクッション材の下方または背部用フレームにおけるクッション材の後方に配置された圧縮ばねで構成されているため、構造が簡単であり、クッション材の張力場を人体の形状に適合させるための設定が容易である。

【0042】

請求項11記載のシートは、請求項9記載のシートにおいて、前記付勢部材を、前記座部用フレームまたは背部用フレームと前記クッション材とを連結する引張ばねで構成している。

【0043】

請求項11記載のシートでは、付勢部材が、単に座部用フレームまたは背部用フレームとクッション材とを連結する引張ばねで構成されているため、構造が簡単であり、クッション材の張力場を人体の形状に適合させるための設定が容易である。

【0044】

また、上記目的を達成するために請求項12記載の発明に係るシートは、座部用フレームと、前記座部用フレームに前後方向に張設された下層部と、該下層部上に積層されると共に前記座部用フレームに張設された表層部とを含むクッション材と、前記下層部における着座者の座骨結節下の近傍の接続位置と、前記座部用フレームにおける前記接続位置よりも下側の部分とを連結し、着座時に引張力を生じる張力調整機構と、を備えている。

【0045】

請求項12記載のシートでは、クッション材の下層部が座部用フレームに前後方向に張設されると共に、該下層部に積層された表層部が座部用フレームに張設されて、シートクッション（座部）が構成されている。

【0046】

このシートクッションに人が着座すると、該着座者の体重に基づく押し付け力によって表層部及び下層部が下方へ撓む。このとき、下層部の接続位置と座部用フレームにおける該接続位置よりも下側部分とを連結している張力調整機構は、引張力を生じて下層部の接続位置を下方に引張る（下層部の張力方向が3次元となる）。これにより、クッション材の下層部における接続位置に負のばね定数が作用するとの等価な構成となるため、該下層部における接続位置の近傍では、上下方向の縦ばね定数（接続位置における人体による押圧方向の面剛性）が小さくなる。

【0047】

そして、下層部の接続位置が着座者の座骨結節下の近傍であるため、クッション材（の下層部）における該座骨結節下近傍の縦ばね定数が小さくなり、該座骨結節下廻りの反力（クッション材による支持圧）が低減する。これにより、着座者の座骨結節下廻りにおける痛みや痺れが軽減される。また、縦ばね定数の低減によって、主に該縦ばね定数と着座者の体重とで決まるクッション材の上下方向の共振周波数が低くなり、着座者に伝達される高周波振動が著しく低減され、乗り心地が向上する。

【0048】

一方、張力調整機構の引張力は、着座により撓む下層部の面方向には前後方向の張力として作用するため、クッション材における座骨結節下近傍を通りかつ上記縦ばね定数が低減された座骨結節下近傍を除く前後方向に沿った領域の面剛性が高くなる。これにより、クッション材には人体の形状に適合した張力場が生成され、着座者の痛み等を軽減しつつ、所謂ハンモック感現象を抑制して着座姿勢の安定化を図ることが可能となる。

【0049】

さらに、本シートでは、下層部と座部用フレームとを連結する張力調整機構の弾性特性や配置等によってクッション材における縦ばね定数や張力場を所望の特性に容易に設定することができる。このため、張力調整機構を構成する単純な弾性要素や減衰要素等の組み合わせによって張力を調整して所望の縦ばね定数や張力場を得ることができ、クッションの形状や構造（ポリウレタンフォーム製クッションの形状や3次元立体編物の編目構造等）によって張力を調整する構成と比較して、開発コストが低減する。

【0050】

このように、請求項12記載のシートでは、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。すなわち、クッション材（シートクッション）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングを図ることが可能である。なお、上記張力調整機構による下層部の接続位置に作用する引張力は、着座時に作用すれば足り、着座前に予め作用していても良い。

【0051】

また、上記目的を達成するために請求項13記載の発明に係るシートは、背部用フレームと、着座者の肩甲骨下側と腰椎部との間の部位に対応する部分において前記背部用フレームに張設された下層部と、該下層部上に積層されると共に前記座部用フレームに張設された表層部とを含むクッション材と、前記下層部における前記肩甲骨下よりも上側の接続位置及び前記腰椎部よりも下側の接続位置のうち少なくとも一方の接続位置と、前記背部用フレームとを連結し、着座時に前記下層部を後方に引張る引張力を生じる張力調整機構と、を備えている。

【0052】

請求項13記載のシートでは、クッション材の下層部が着座者の肩甲骨下側と腰椎部との間の部位に対応する部分において背部用フレームに張設されると共に、該下層部に積層された表層部が背部用フレームに張設されて、シートバック（背部）が構成されている。

【0053】

このシートに人が着座すると、該着座者の上体による押し付け力によって表層部及び下層部が後方へ撓む。このとき、下層部の接続位置と座部用フレームとを連結している張力調整機構は、下層部を後方に引張る引張力を生じて該下層部の接続位置を後方に引張る（下層部の張力方向が3次元となる）。これにより、クッション材の下層部における接続位置に負のばね定数が作用するとの等価な構成となるため、該下層部における接続位置の近傍では、主に前後方向のばね定数（接続位置における人体による押圧方向の面剛性）が小さくなる。

【0054】

そして、下層部の接続位置が着座者の肩甲骨下よりも上側及び腰椎部よりも下側の一方または両方（好ましくは両方）であるため、クッション材における該肩甲骨下よりも上側または腰椎部よりも下側（臀部）近傍の上記ばね定数が小さくなり、該肩甲骨または臀部廻りの反力（クッション材による支持圧）が低減する。これにより、着座者の肩甲骨近傍または臀部近傍における痛みや痺れが軽減される。

【0055】

一方、下層部における背部用フレームに張設される着座者の肩甲骨下側と腰椎部との間の部位では、着座に伴う張力によって肩甲骨下よりも上側または腰椎部よりも下側よりも面剛性が高くなる。これにより、クッション材には人体の形状に適合した張力場が生成され、着座者の痛み等を軽減しつつ、所謂ハンモック感現象を抑制して着座姿勢の安定化を図ることが可能となる。

【0056】

また、本シートでは、張力調整機構の弾性特性や数、配置等によってクッション材におけるばね定数や張力場を所望の特性に容易に設定することができる。このため、張力調整機構を構成する単純な弾性要素や減衰要素等の組み合わせによ

って張力を調整して所望のばね定数や張力場を得ることができ、クッションの形状や構造（ポリウレタンフォーム製クッションの形状や3次元立体編物の編目構造等）によって張力を調整する構成と比較して、開発コストが低減する。

【0057】

このように、請求項13記載のシートでは、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。すなわち、クッション材（シートバック）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングを図ることが可能である。なお、上記張力調整機構による下層部の接続位置に作用する引張力は、着座時に作用すれば足り、着座前に予め作用していても良い。

【0058】

さらに、上記目的を達成するために請求項14記載の発明に係るシートは、固定フレームと、該固定フレームの後部に前後方向に移動可能に設けられた可動フレームとを有するシートフレームと、前端部が前記固定フレームに係止されると共に後端部が前記可動フレームに係止された布ばね材と、該布ばね材上に積層されると共に前記固定フレームに張設された表層部とを有するクッション材と、前記固定フレームと可動フレームとの間に設けられ、着座時に前記可動フレームを後方に付勢して前記布ばね材に張力を付加する付勢手段と、前記布ばね材における着座者の座骨結節下の近傍でかつ該座骨結節下よりも外側後方の接続位置と、前記固定フレームにおける前記接続位置よりも後方下側の部分とを連結し、着座時に引張力を生じる張力調整機構と、を備えている。

【0059】

請求項14記載のシートでは、布ばね材を固定フレームと可動フレームとに掛け渡すと共に、固定フレームに張設された表層部を布ばね材上に積層して、シートクッション（座部）が形成される。すなわち、布ばね材がクッション材の下層部を構成している。このシートクッション上に人が着座して表層部及び布ばね材が下方へ撓むと、可動フレームが付勢手段の付勢力に抗しつつ前方へ移動し、該付勢力が張力（例えば、略全面に亘る張力）として布ばね材に作用する。これにより、薄い布ばね材及び付勢手段によって良好な撓み感が得られ、シートの小型（薄型）軽量化が可能となる。

【0060】

ここで、布ばね材の接続位置と該接続位置よりも後方下側に位置する固定フレームの部分とが張力調整機構によって連結されているため、着座時に可動フレームによって後端部を前方へ移動されつつ下方へ撓む布ばね材は、着座者の座骨結節下の外側後方である接続位置において張力調整機構の引張力によって後方下側に向けて引張られる（布ばね材の張力方向が3次元となる）。

【0061】

この張力調整機構の引張力のうち、主に後方を向く成分は布ばね材に前後方向の部分張力として作用し、布ばね材（クッション材）の座骨結節下近傍を通る前後右方向の領域の面剛性を高くし、人体の形状に適合した張力場を生成する。一方、張力調整機構の引張力のうち、主に下方を向く成分は布ばね材の接続位置を下方に引張り、換言すれば接続位置に負のばね定数を作成させ、該接続位置近傍の縦ばね定数（接続位置における人体による押圧方向の面剛性）を低減する。

【0062】

そして、布ばね材の接続位置が着座者の座骨結節下の近傍であるため、該座骨結節下で縦ばね定数が低減され、着座者の座骨結節下における反力（クッション材による支持圧）が低減する。これにより、着座者の座骨結節下廻りの痛みや痺れを軽減しつつ、該着座者をクッション材における高剛性面で適正に支持して着座姿勢が安定する。すなわち、本シートでは、所謂ハンモック感現象が抑制される。

【0063】

また、上記の如く布ばね材（クッション材）における座骨結節下近傍の縦ばね定数が低減するため、主に該縦ばね定数と着座者の体重とで決まるクッション材の上下方向の共振周波数が低くなり、着座者に伝達される高周波振動が著しく低減され、乗り心地が向上する。さらに、布ばね材は、その接続位置において張力調整機構に後方下側に引張られるため、張力調整機構を設けない構成と比較して、その下方への撓みが最大となる部位が後方へ移動し、着座者の前滑りが確実に防止される。

【0064】

さらにまた、本シートでは、布ばね材と固定フレームとを連結する張力調整機構の弾性特性や数、配置等によってクッション材における縦ばね定数を所望の特性に容易に設定することができる。このため、張力調整機構を構成する単純な弾性要素や減衰要素等の組み合わせによって張力を調整して所望の縦ばね定数を得ることができ、クッションの形状や構造（ポリウレタンフォーム製クッションの形状や3次元立体編物の編目構造等）によって張力を調整する構成と比較して、開発コストが低減する。

【0065】

このように、請求項14記載のシートでは、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。すなわち、クッション材（シートクッション）のコンプライアンスと人体のコンプライアンスとのマッチングを図ることが可能である。なお、上記張力調整機構による布ばね材の接続位置に作用する引張力は、着座時に作用すれば足り、着座前に予め作用していても良い。

【0066】

請求項15記載の発明に係るシートは、請求項14記載のシートにおいて、前記布ばね材の前後方向中央部よりも前側に、着座時に前記布ばね材を下側から押圧する押圧手段を設けている。

【0067】

請求項15記載のシートでは、着座時には、押圧手段が布ばね材の前後方向中央部よりも前側において該布ばね材を下側から押圧するため、この押圧力に基づく張力が布ばね材に作用して着座者の臀部よりも前方において、布ばね材の下方への最大撓み部位から立ち上がった部分の支持圧が高くなる。このため、該支持圧の高まった立ち上がり部が堰として機能して着座者の前滑りを一層確実に防止する。すなわち、押圧手段は、請求項14記載の張力調整機構とは別個の張力調整手段として機能する。

【0068】

請求項16記載の発明に係るシートは、請求項15記載のシートにおいて、前記押圧手段は、幅が略100mmの矩形状に形成されてシートの左右方向に配置されると共に、後端部が前記接続位置よりも250mm乃至350mm前方に位

置する押圧プレートと、前記押圧プレートと前記固定フレームとの間に設けられた弾性部材と、を含んでいる。

【0069】

請求項16記載のシートでは、押圧手段は、着座に伴って弾性部材が押圧プレートを介して下方に押圧されることで、該弾性部材の弾性力によって布ばね材を下側から押圧する。

【0070】

ここで、幅略100mmの押圧プレートが、その後端部を張力調整機構の布ばね部材への接続位置よりも250mm乃至350mm前方に位置させて配置されているため、着座者の臀部から大腿部に掛けての適正な範囲で堰が形成される。これにより、着座者の前滑りをより一層確実に防止することができる。なお、押圧プレートの後端位置は、座角等に応じて接続位置から250mm乃至350mmの範囲内で適宜設定すれば良い。

【0071】

請求項17記載の発明に係るシートは、請求項12乃至請求項16の何れか1項記載のシートにおいて、前記表層部を、着座者を支持する左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分が、該中央部及び両端部よりも左右方向に伸び易い構成としている。

【0072】

請求項17記載のシートでは、下層部または布ばね材（以下、下層部という）上に積層されると共に座部用フレームまたは背部用フレームに張設された表層部は、着座時には、上記中央部と両端部との間の部分が左右方向に伸びることで、下方または後方へ撓みつつ下層部を下方または後方へ撓ませる。

【0073】

ここで、表層部は、左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分が該中央部及び両端部よりも左右方向に伸び易いように構成されているため、着座時にはクッション材における着座者を支持する左右方向中央部の張力（面剛性）を高く保ちつつ、左右方向に伸びて撓み下層部を撓ませる。これにより、上記ばね定数を低減する機能を維持しつつ、クッション材には人体の形状に一層適合した張力場

が生成され、着座者の痛みや痺れを軽減しつつ着座姿勢を一層安定させることができる。

【0074】

請求項18記載の発明に係るシートは、請求項17記載のシートにおいて、前記左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分を、該中央部及び両端部よりも伸び易い弾性部材で構成している。

【0075】

請求項18記載のシートでは、クッション材は、左右方向中央部と左右方向両端部との間の部分に該中央部及び両端部よりも左右方向に伸び易い弾性部材を備えているため、簡単な構造で、上記人体の形状に一層適合した張力場を生成する機能が実現される。

【0076】

請求項19記載の発明に係るシートは、請求項18記載のシートにおいて、前記弾性部材を3次元立体編物で構成している。

【0077】

請求項19記載のシートでは、クッション材の左右方向中央部と両端部との間配置された弾性部材を3次元立体編物で構成しているため、該3次元立体編物の編目構造に応じて弾性部材の弾性特性を設定できる。また、クッション材（の少なくとも一部を構成し左右方向に張設される部分）を全体として3次元立体編物とし、左右方向中央部及び両端部の表面または裏面に該3次元立体編物よりも伸び難い材料を積層して固定した構成とすることでクッション材の構成を簡素化することも可能である。

【0078】

請求項20記載の発明に係るシートは、請求項18または請求項19記載のシートにおいて、前記弾性部材の左右方向の幅を、前記座部用フレームの前後方向または前記背部用フレームの上下方向に沿って連続的に変化させている。

【0079】

請求項20記載のシートでは、クッション材が座部用フレームに張設された構成においては、弾性部材の幅が該座部用フレームの前後方向に沿って連続的に変

化しており、クッション材が背部用フレームに張設された構成においては、弾性部材の幅が該背部用フレームの上下方向に沿って連続的に変化している。

【0080】

このため、クッション材は、シートクッションの前後方向またはシートバックの上下方向に対して左右方向の伸び量が異なり、人体の形状に一層適合した張力場を生成することが可能となる。

【0081】

【発明の実施の形態】

本発明の実施の形態に係るシートとしての車両用シート10について、図1乃至図16に基づいて説明する。なお、各図に適宜示される矢印UP、矢印LO、矢印FR、矢印RE、矢印RI、及び矢印LEは、それぞれ車両用シート10が搭載される車両の進行方向を基準とした前方向（進行方向）、後方向、上方向、下方向、右方向、及び左方向を示しており、以下単に上下前後右左を示す場合は上記各矢印方向に対応している。

【0082】

図1には車両用シート10の全体構成が一部切り欠いた斜視図にて示されており、図2には車両用シート10の正面図が示されている。これらの図に示される如く、車両用シート10はシートフレーム12を備えており、シートフレーム12は座部用フレーム14と背部用フレーム16とを有して構成されている。

【0083】

そして、座部用フレーム14に座部用のクッション材18を設けることにより座部としてのシートクッション20が形成され、背部用フレーム16に背部用のクッション材22を設けることによりシートバック24が形成されている。

【0084】

背部用フレーム16の一端（下端）は、座部用フレーム14の一端（後端）に、左右方向に沿って配設された支軸26（図3及び図5参照）を軸にして回動可能に連結されており、これにより、シートバック24を前後方向に回動可能なりクライニング機構が形成されている。なお、リクライニング機構の詳細な説明は省略する。

【0085】

先ず、シートクッション20の構成、シートバック24の構成を説明し、次いで、クッション材18、22の一部を構成する3次元立体編物110の具体例を説明することとする。

(シートクッションの構成)

図3乃至図6に示される如く、シートクッション20を構成する座部用フレーム14は、それぞれ前後方向に長手とされた左右一対のサイドフレーム28を備えている。また、座部用フレーム14は、左右方向に長手とされたフレームフレームパイプ30、32を備えており、これらのフレームパイプ30、32が左右一対のサイドフレーム28を前後の両端部においてそれぞれ連結している。座部用フレーム14の前端に位置するフレームパイプ30には、後述する布ぼね材68の前端部が係止されるようになっている。

【0086】

さらに、各サイドフレーム28には、それぞれベースプレート34が固定されている。各ベースプレート34は、サイドフレーム28の後部に位置しフレームパイプ32とも固定されている。各ベースプレート34には前後に長手とされた長孔36が設けられており、後述するアーム部材44またはアーム部材46を挿通させつつ前後方向の揺動を許容するようになっている。

【0087】

また、各ベースプレート34の上面における長孔36よりも外側（その固定されたサイドフレーム28側）からは、支持脚部38が立設されており、後述する引張コイルスプリング78の一端部係止用とされている。一方、各ベースプレート34の下面からは、軸支持脚部40が立設されており、アーム部材44またはアーム部材46の軸支用とされている。

【0088】

各軸支持脚部40は、平面視で後方が開口した略「コ」字状に形成されており、連結部40Aによって連結された脚片40B、40Cが左右方向に長孔36を挟んで互いに対向している。

【0089】

座部用フレーム14における、以上説明した左右一対のサイドフレーム28、フレームパイプ30、32、各ベースプレート34（支持脚部38及び軸支持脚部40）、及び保護パイプ64（後述）が本発明における「固定フレーム」に相当する。

【0090】

また、座部用フレーム14は、布ばね材68の後端部を係止する本発明における「可動フレーム」としての可動フレーム部42を備えている。図6にも示される如く、可動フレーム部42は、左右一対のアーム部材44、46を備えている。

【0091】

各アーム部材44、46は、それぞれ一端部に設けられた嵌合孔48を有しており、それぞれの嵌合孔48には連結パイプ50の長手方向における異なる端部が嵌合して固定されるようになっている。すなわち、各アーム部材44、46は、連結パイプ50を介して互いに対向しつつ連結される構成であり、後述するトーションバー62の捩り荷重に抗しつつ一体的に回動するようになっている。

【0092】

連結パイプ50は、フレームパイプ30（すなわち、一対のサイドフレーム28間の間隔）よりも短く形成されており、布ばね材68の後端部が係止されるようになっている。

【0093】

また、アーム部材44の他端部にはボス部52が設けられており、アーム部材46の他端部にはボス部54が設けられている。ボス部52内には、後述するトーションバー62を挿通可能なボス孔52Aが設けられており、ボス部54内におけるアーム部材44側には軸方向視で非円形状に形成された嵌合孔54Aが設けられており、トーションバー62の一端部保持用とされている。

【0094】

一方、ボス部54内における嵌合孔54Aとは反対側には、トーションバー62を挿通可能なボス孔54Bが該嵌合孔54Aと連設されている。ボス孔52A、54Bには、樹脂等の低摩擦材より成るスリープ部材56が挿入されている。

【0095】

この可動フレーム部42は、それぞれボス孔52A、54B内のスリーブ部材56内に挿入されると共にそれぞれ異なる軸支持脚部40に固定して取り付けられる短軸部材58、60によって、該短軸部材58、60（ボス部52、54）廻りの回動（揺動）可能に軸支されるようになっている。

【0096】

具体的には、可動フレーム部42は、各アーム部材44、46をそれぞれベースプレート34の長孔36を挿通して各ボス部52、54を軸支持脚部40の脚片40B、40C間に位置させた状態で、各軸支持脚部40における外側の脚片40Bに固定され各軸支持脚部40内に突出した短軸部材58、60をそれぞれボス孔52A、54B内のスリーブ部材56内に挿入することで、座部用フレーム14の固定部分に対し短軸部材58、60廻りの揺動可能となっている。

【0097】

そして、この状態で、各アーム部材44、46の嵌合孔48、すなわち連結パイプ50がベースプレート34よりも上側に位置するようになっている。なお、短軸部材58には、ボス部54の嵌合孔54Aと同様に形成された嵌合孔58Aが設けられている。

【0098】

これにより、可動フレーム部42は、ベースプレート34上に位置する連結パイプ50が、フレームパイプ30に対し接離する方向（前後方向）に所定量だけ回動（揺動）可能とされており、各長孔36及びフレームパイプ32は、可動フレーム部42の揺動に干渉しないように配置や寸法が決められている。

【0099】

なお、図7に実線にて示される如く、シートクッション20への非着座時には、可動フレーム部42は、上記所定の回動範囲内において、その連結パイプ50がフレームパイプ30に対し最も離間するように後方に傾いて配置されるようになっている。以下、このときの可動フレーム部42の位置を初期位置という。

【0100】

そして、可動フレーム部42と、一方の軸支持脚部40に固定された短軸部材

58との間には、本発明における「付勢手段」としてのトーションバー62が設けられている。トーションバー62は、捩り量に比例した捩り荷重が生じる円柱状部材であり、その長手方向の両端部が嵌合孔54A、58Aに対応して断面視非円形状（回り止め形状）とされている。

【0101】

このトーションバー62の一端部は、アーム部材46のボス部54に形成された嵌合孔54Aに嵌合しており該ボス部54と一体に回転するようになっている。一方、トーションバー62の他端部は、短軸部材58の嵌合孔58Aに嵌合して座部用フレーム14に対し回転不能とされている。なお、トーションバー62は、各軸支持脚部40の脚片40Cに形成された透孔を貫通しており、その中間部が、左右の脚片40C間に架け渡されて固定された保護パイプ64内に同軸的に挿通されて保護されている。

【0102】

これにより、可動フレーム部42は、その連結パイプ50に前方への移動力が作用すると、トーションバー62を捩り該トーションバー62の捩り荷重に抗しつつ、初期位置から前方へ揺動する（連結パイプ50をフレームパイプ30に近接させる）ようになっている。すなわち、座部用フレーム14では、可動フレーム部42を前方へ揺動する際には、トーションバー62の捩り荷重（捩りに対する復元力）に基づく付勢力が、該可動フレーム部42に（連結パイプ50に一端部が係止される布ばね材68に張力として）作用する構成である。

【0103】

また、可動フレーム部42は、例えば車両運転に伴う振動が車両用シート10に入力されると、トーションバー62の捩り量（荷重）を変化させつつ揺動して該振動を吸収するようになっている。この機能を果たすため、トーションバー62と後述する引張コイルスプリング80とは、前後方向における（前後方向荷重に対する）ばね定数が互いに異なる設定とされている。

【0104】

また、座部用フレーム14の前後方向中央部よりも前側には、左右一対のサイドフレーム28間に架け渡された支持フレーム66が固定して設けられている。

支持フレーム66は、前後方向中央部が凹んで上方に開口した凹部66Aとされており、後述する圧縮コイルスプリング84のばね荷重支持用とされている。この支持フレーム66の詳細配置については後述する。

【0105】

以上説明した座部用フレーム14には、上記の通りクッション材18が設けられてシートクッション20を構成している。クッション材18は、その下層部を構成し本発明における「面状張力構造体」に相当する布ばね材68を備えている。布ばね材68は、網目（ネット）構造の2次元織物であり、張力による内部減衰を伴う伸長、及び該張力の除去による復元が可能とされている。すなわち、布ばね材68は、弾性手段及び減衰手段として機能するようになっている。

【0106】

図4に平面図にて示される如く、布ばね材68は、平面視で、座部用フレーム14に略対応した矩形から後端の左右両角部が切り欠かれた如く形成されており、これらの切欠き部分が切欠部68Aとされている。そして、布ばね材68は、切欠部68Aが設けられた後端部を除く部分の左右方向の幅がフレームパイプ30の長さよりも若干短くされると共に、左右の切欠部68A間の幅が連結パイプ50の長さよりも若干短くされている。

【0107】

この布ばね材68は、その前端部がフレームパイプ30に係止されると共に、その後端部が連結パイプ50に係止されている。具体的には、布ばね材68の前端部は、その一部が（フレームパイプ30に巻き掛けられて）折り返されると共に、該折り返し部分が折り返されない部分に縫い付けられて略環状に形成されており、該環状部70にフレームパイプ30が挿通されることで、該フレームパイプ30に係止されている。一方、布ばね材68の後端部は、その一部が（連結パイプ50に巻き掛けられて）折り返されると共に、該折り返し部分が折り返されない部分に縫い付けられて略環状に形成されており、該環状部72に連結パイプ50が挿通されることで、該連結パイプ50に係止されている。

【0108】

この状態で、かつ可動フレーム部42が初期位置に位置しているときには、布

ばね材68が水平面に略沿って展開（弱く張設）されるように各部の寸法が決めされている。一方、布ばね材68は、シートクッション20への着座時に下方へ撓むと、可動フレーム部42の連結パイプ50を前方へ移動させつつトーションバー62の捩り荷重に基づく張力によって支持されるようになっている。そして、このときの張力は、可動フレーム部42及びトーションバー62を設けない場合（他端部が座部用フレーム14の固定部分に係止される場合）と比較して小さくなる構成である。すなわち、可動フレーム部42とトーションバー62とは、布ばね材68の着座時の張力を減少させる方向に調整する機能を果たすようになっており、この可動フレーム部42及びトーションバー62が本発明における「弾性支持構造」を構成する「第1の弾性部材」に相当する。

【0109】

また、布ばね材68の裏面（下面）には、左右方向の略全幅に亘ってばね掛け部材74が設けられている。ばね掛け部材74は、左右方向に長手とされた薄板状または小径の円柱状に形成された鋼材によって構成されて着座時に異物感を感じさせないようになっており、布ばね材68の切欠部68Aよりも前側において該布ばね材68に縫い込まれている。

【0110】

具体的には、図4に示される如く、ばね掛け部材74は、布材等より成り左右方向に長手とされ前後上下方向に閉じた袋状材76に挿入された状態で、該袋状材76が布ばね材68の裏面に縫い付けられることで、該布ばね材68に取り付けられている。そして、袋状材76は、長手方向に3分割されており、長手方向中央部に位置する部分が袋状材76A、両端部に位置する部分が袋状材76Bとされている。

【0111】

袋状材76Aは、その前端部にばね掛け部材74を位置させると共に、図5にも示される如く、上下に絞られてばね掛け部材74を上下方向に挟持した如き状態で、その前後端において布ばね材68の裏面に縫い付けられている。一方、袋状材76Bは、その後端部にばね掛け部材74を位置させると共に、その下部を若干弛ませてばね掛け部材74から離間させた状態で、それぞれの前後端において

て布ばね材68の裏面に縫い付けられている。このばね掛け部材74の配置については後述する。

【0112】

そして、ばね掛け部材74には、それぞれ一端部が座部用フレーム14に係止された複数の引張コイルスプリング78、80の他端部が係止されている。具体的には、ばね掛け部材74の切欠部68A前方に位置する長手方向両端部には、それぞれ一端部が座部用フレーム14の支持脚部38先端に係止された引張コイルスプリング78の他端部が、袋状材76B内で係止されている。なお、各引張コイルスプリング78の配置については後述する。

【0113】

各引張コイルスプリング78は、その一端部が初期位置の連結パイプ50（布ばね材68の後端部）よりも若干上側に位置する支持脚部38の先端に係止されることで、着座時（可動フレーム部42の揺動時）に、布ばね材68の左右方向両端部に張力を付加するようになっている。

【0114】

すなわち、各引張コイルスプリング78は、着座時に、可動フレーム部42とトーションバー62とが布ばね材68左右方向中央部における前後方向の張力を減少する方向に調整するのに対し、該布ばね材68左右方向両端部における前後方向の張力を増大する方向に調整する機能を果たすようになっている。すなわち、各引張コイルスプリング78は、本発明における「弾性支持構造」を構成する「第3の弾性部材」に相当する。

【0115】

一方、ばね掛け部材74における袋状材76A内に位置する長手方向中央部に対し対称となる2箇所には、それぞれ一端部が保護パイプ64に係止された引張コイルスプリング80の他端部が係止されている。すなわち、各引張コイルスプリング80は、上下方向及び前後方向に対しそれぞれ傾斜すると共に左右方向に略直交して（平面視で前後方向に略沿って）配設されている。

【0116】

各引張コイルスプリング80は、可動フレーム部42の初期状態では、自然状

態であり引張方向の付勢力を生じない構成である。そして、各引張コイルスプリング80は、着座に伴って可動フレーム部42が前方へ回動してばね掛け部材74を前方へ移動させると、該ばね掛け部材74に引張られて、その傾斜角に応じた後方及び下方を向く方向の付勢力（引張力）を生じる構成である。なお、引張コイルスプリング80の付勢力が着座前に布ばね材68に作用している構成としても良い。

【0117】

この各引張コイルスプリング80は、その付勢力によって、布ばね材68を後方下側（着座により撓む方向）へ引張ることにより該布ばね材68の前後方向の張力を全体として減少させる方向に調整する機能を果たすようになっている。また、各引張コイルスプリング80は、その付勢力のうち主に後方を向く成分によって、後端部にばね掛け部材74を位置させている左右の袋状材76Bの袋状材76A側端部において（袋状材76Bよりも前側に）、布ばね材68に前後方向に略沿った方向の張力を部分張力として付加（上記減少する張力に対し付加）するようになっている。

【0118】

一方、各引張コイルスプリング80の付勢力のうち主に下方を向く成分は、ばね掛け部材74を介して布ばね材68に負のばね定数（上向きのばね定数を有する布ばね材68に対し、下向きのばね定数）を作動させるようになっている。すなわち、布ばね材68（クッション材18）は、各引張コイルスプリング80のよって下方に引張られることで、該引張力が作用する部分の縦ばね定数が低減されるようになっている。

【0119】

さらに、各引張コイルスプリング80の後方下側への付勢力は、布ばね材68の撓みを規制するようになっている。すなわち、各引張コイルスプリング80は、着座時に、該引張コイルスプリング80を備えない構成と比較して、布ばね材68における下方への最大撓みが生じる部位を後方へ移動させるようになっている。なお、各引張コイルスプリング80及び袋状材76の配置については後述する。

【0120】

この各引張コイルスプリング80（及び袋状材76B）が、本発明における「張力調整機構」である「連結部材」、及び「弹性支持構造」を構成する「第2の弹性部材」に相当し、本実施の形態では下方への引張力を生じる弹性手段として機能する。なお、袋状材76Bを、例えば布ばね材68と同様に内部減衰を伴いつつ伸縮可能な2次元織物で構成することで、連結部材に減衰手段としての機能を果たさせることも可能である。

【0121】

また、布ばね材68の前後方向中央部よりも前側部分の下方には、それぞれ本発明における「弹性支持構造」または「押圧手段」を構成する、押圧プレート82及び該押圧プレート82に押圧力を作用させるための「付勢部材」としての圧縮コイルスプリング84が設けられている。

【0122】

押圧プレート82は、左右方向に長手とされた平面視略矩形状に形成されており、前後方向に湾曲変形可能な弹性部材とされている。この押圧プレート82の剛性は、後述するクッショニング材18の好ましい剛性面配置を得るように設定されている。

【0123】

一方、圧縮コイルスプリング84は、複数（本実施の形態では3つ）設けられており、それぞれ一端部が座部用フレーム14の支持フレーム66の凹部66A内で係止されている。これらの圧縮コイルスプリング84は、布ばね材68の左右方向中心線に対し対称となるように左右方向に沿って等間隔で配置されており、かつ左右方向両端に位置する各圧縮コイルスプリング84は、後述する天板部86Aの両端よりも内側に配置されている。

【0124】

これらの圧縮コイルスプリング84の他端部（上端部）に、押圧プレート82が脱落不能に取り付けられている。押圧プレート82は、可動フレーム部42が初期位置に位置するときには、各圧縮コイルスプリング84の自然状態で布ばね材68の下方に位置し、該布ばね材とは接触しないように構成されている。そし

て、押圧プレート82は、着座に伴って可動フレーム部42が前方へ回動してばね掛け部材74を前方へ移動させると、布ばね材68と接触して各圧縮コイルスプリング84を圧縮し、各圧縮コイルスプリング84の弾性力によって布ばね材68（クッション材18）を下側から上方へ向けて押圧する構成である。

【0125】

これにより、押圧プレート82及び各圧縮コイルスプリング84は、布ばね材68に張力を付加し、着座に伴って下方へ撓んだ布ばね材68がフレームパイプ30へ向けて立ち上がる部分である堰Sを、前後方向の所定位置に形成するようになっている。なお、ヒップポイントが高く座角が小さい車両用シート10においては、適切な位置に堰Sを形成するために、着座前の状態で押圧プレート82を布ばね材68に接触させておく構成が好ましい。この堰Sを適切な位置に形成するための押圧プレート82の寸法及び配置等については後述する。

【0126】

また、図1に戻り、クッション材18は、その表層部を構成する「表皮材」としての上部クッション部材86を備えている。この上部クッション部材86は、弾性部材としての3次元立体編物110（後述）で構成されている。そして、上部クッション部材86は、布ばね材68上に積層されると共に、座部用フレーム14に左右方向に張設されている。

【0127】

具体的には、上部クッション部材86は、その前端部分が折り返され、サイドフレーム28間に張設されると共に、左右のサイドフレーム28の間に架け渡されているフレームパイプ30（または、図示しない前端フレーム）によっても支持されている。また、上部クッション部材86は、その伸び率が5%未満となる張力で座部用フレーム14の左右のサイドフレーム28間に張設されている。

【0128】

また、図2に示される如く、上部クッション部材86（クッション材18）には、シートクッション20における左右方向中央に位置し着座者の臀部及び大腿部が接触する天板部（上面）86Aと、該天板部86Aの左右方向両端部に位置する左右一対の土手部86Bと、天板部86Aと左右の土手部86Bとの間にそ

それぞれ位置する中間部86Cとが形成されている。天板部86A、土手部86B、中間部86Cは、それぞれシートクッション20の前後方向の略全長に亘り形成されている。また、土手部86Bは天板部86Aよりも上側に盛り上がって形成されている。

【0129】

さらに、クッション材18は、上部クッション部材86の外表面を被覆する表皮88を備えている。表皮88は、例えば本皮等の上部クッション部材86（3次元立体編物110）と比較して伸びが生じ難い素材で構成されており、上部クッション部材86における天板部86A及び土手部86B上に積層され（載せられ）ている。

【0130】

そして、表皮88は、天板部86A及び土手部86Bの左右方向端部（すなわち、中間部86Cの端部）において上部クッション部材86に縫製して取り付けられている。これにより、上部クッション部材86は、その中間部86Cにおいて左右方向に伸び易くなっている、かつ該左右方向の伸びが表皮88に規制されるようになっている。

【0131】

また、上部クッション部材86の中間部86Cは、その左右方向の幅が、着座者の座骨結節下の位置Zに対応する前後方向の位置で最大（極大）となるように前後方向に沿って連続的に変えられている。これにより、上部クッション部材86（クッション材18）は、座骨結節の位置Zにおいて、左右方向に最も伸び易い（着座時に下方に撓み易い）構成である。なお、座骨結節下の位置Zについては後述する。

【0132】

ここで、一般に、シートにおいて着座者の痛み等を緩和しつつ着座姿勢を安定させるためには、シートクッション20のコンプライアンスを人体（着座者）のコンプライアンスに適合（マッチング）させることが好ましいとされている。ところで、人体は、個体差が大きく、身体能力や着座姿勢も異なり、長時間着座に対する対応の仕方も異なる。また、人体の各部位は、3次元形状を示し多くのパ

ラメータにより構成され、このパラメータのうち特に筋肉の力学的特性については個体差が大きい。さらに、人体の各部位は、走行中の車両拳動による人体揺動に伴って各パラメータが変化する。

【0133】

そこで、3次元立体編物110で構成され座部用フレーム14に張設される上部クッション部材86を備えたシートクッション20において、変化する人体のコンプライアンスにシートクッション20のコンプライアンスを適合させるには、布ばね材68を張力方向が3次元となるように支持し、該布ばね材68の各種パラメータに基づいて、シートクッション20のコンプライアンスを変化させることが望ましい。これにより、シートクッション20において着座者の痛み等を緩和しつつ着座姿勢を安定させることに寄与する、良好な触感、フィット感、底付感、及びストローク感が創出される。

【0134】

シートクッション20のコンプライアンスを変化する人体のコンプライアンスに適合させるための、布ばね材68におけるパラメータとしては、接線方向（面方向）の張力、法線方向の弾性力（復元力）及び減衰力、人体による加圧面積に応じて変化する面剛性、布ばね材68の支持構造により生じる不均一張力場がある。そして、より具体的には、上記各パラメータに基づいて、クッション材18の着座時における張力場を、図9に示される如く設定することが好ましい。

【0135】

すなわち、クッション材18の左右両側の領域A及び座骨結節Zの前方で左右方向の領域Bにおける張力を、それぞれ領域C及び領域Dにおける張力よりも高く設定することで、着座者のシートクッション20上における前後方向と左右方向の動きを抑制することができる。つまり、領域Cは、異なるコンプライアンスを持つ皮膚と筋肉、及び骨格で構成される人体との総合的なコンプライアンスマッチングを図るために領域Aや領域Bよりも低張力にしている。これにより、仙骨部や座骨部などの骨突起部については、部分的にクッション材18（張力構造体）に周辺部よりも大きな変形を生じるが、筋肉が多くを占める骨突起部周辺部については、筋肉に近似したクッション特性により大きな変形は生じない。これ

らの特性により、人体とクッション材18（張力構造体）との間で総合的なコンプライアンスマッチングが図られる。そのため、皮膚や筋肉に加わるずれ力（面の接線方向）や圧力（法線方向）が低減され、長時間着座による痺れや痛みを低減させることができる。

【0136】

上記シートクッション20の構成は、人体のコンプライアンスに適合させるためにクッション材18に図9に示される張力場（張力を調整する）を生成するものであり、人（着座者）の形状に合わせるために、上記した各構成要素等は、以下に示す寸法で形成、配置、または設定されている。そして、この寸法等は、座骨結節下の位置Zを基準に設定する。

【0137】

このように、座骨結節下の位置Zを基準にシートクッション20を構成する各部の寸法を設定するのは、図10に示される如く、着座者の体圧（支持圧）が座骨結節下の位置Zの近傍において高く（例えば、座骨結節の直下を中心とした直径98mmの範囲に体重の約80%が集中する）ことが知られており、この知見に基づいて座骨結節廻りから大腿にかけて図9の張力場を設定しているためである。

【0138】

ここで、左右の座骨結節間の間隔W0は、成年男子で100mm～115mm、成年女子で110mm～130mmであることが知られている。また、本実施の形態では、図7及び図8に示される如く、座骨結節下の位置Zを、前後方向においてはシートクッション20の後端（着座時におけるシートバック24の下部前面）からの距離L0が約100mmの位置に設定している。

【0139】

そして、図9の張力場を得るためにシートクッション20では、布ばね材68における引張コイルスプリング80の付勢力が作用する位置を、左右の座骨結節下の位置Zよりも若干外側かつ後側に設定することが好ましい。このため、本実施の形態では、図8に示される如く、日本人の標準体型に基づいて、ばね掛け部材74を座骨結節下の位置Zから後方への距離L1が約30mmとなる位置に配

置すると共に、各袋状材76Bの内側（袋状材76A側）端部を左右対応する側の座骨結節下の位置Zから外方への距離W2が略20mmとなる位置に位置させている。

【0140】

すなわち、例えば座骨結節間の間隔W0を110mmと設定すると、左右の袋状材76B間の間隔W3は略150mmとされる。また、引張コイルスプリング80間の間隔W4は、本実施の形態では100mmとされている。このように、各引張コイルスプリング80を左右方向において左右の袋状材76B間（間隔W4の内側）に配置することで、該引張コイルスプリング80の後方への付勢力による張力が、シートの大きさに対応して図8に矢印E及び矢印Fで示される如く、前後方向に対し若干傾斜した方向（開脚方向）ないし直線方向、すなわち図9の領域Aに対応した方向に作用するようになっている。また、この設定によって、引張コイルスプリング80の下方への付勢力が作用する領域Cでは、上記の通り縦ばね定数が低減され、領域Aよりも張力が小さいことと等価に構成される。

【0141】

なお、これらの寸法設定は、一例であり、車両用シート10のヒップポイント高による座角、意匠形状、体型差に応じて調整される。この調整幅は、距離L1及び距離W2でそれぞれ±40mm（ばね掛け部材74が位置Zよりも前方に位置したり、袋状材76Bの端部が左右の座骨結節間に位置したりする場合がある）とされている。

【0142】

また、図9の張力場を得るためにシートクッション20では、布ばね材68における引張コイルスプリング78の付勢力が作用する位置を、着座者の骨盤よりも左右方向の外側に設定している。これにより、着座時における布ばね材68は、着座者の大腿部を支持する部分が高張力となる構成となる。

【0143】

また、着座者の臀部前方に堰Sの高張力面の領域D（図9参照）を形成するために、押圧プレート82の前後方向の長さ（幅）L2を略100mmとし、かつ該押圧プレート82を、ばね掛け部材74からの距離L3が250mmから35

0 mmまでの範囲内に、その後端部が位置するように配置している。この距離L₃は、ヒップポイントによる座角に応じて決定される。これにより、着座時に押圧プレート82が圧縮コイルスプリング84の付勢力によって布ばね材68を下側から押圧すると、下方に撓んでいる布ばね材68には前後方向の張力が付加されて着座者の臀部から大腿部に掛けての面剛性（支持圧）が高くなり、堰Sが形成されるようになっている。

【0144】

この堰Sによって着座者の前滑りを防止するためには、堰Sの後端位置から後方略100 mm以内の範囲に座骨結節下の位置Zが位置することが好ましいとされている。そして、本実施の形態では、引張コイルスプリング80の付勢力によって布ばね材68が後方下側へ引張れられて該布ばね材68における下方への最大撓みが生じる部位を後方へ移動させることと合わせて、図7に一点鎖線で示される如く、シートクッション20の後端（シートバック24の下部前面）からの距離L₄が略130 mmとなる位置から前側に、布ばね材68がフレームパイプ30へ向けて立ち上がる部分である堰Sが形成されるように設定されている。すなわち、本実施の形態では、座骨結節下の位置Zの前方略30 mm（L₄-L₁）の位置から堰Sが形成されるようになっている。

【0145】

さらに、シートクッション20では、上記の通り、クッション材18の表層部を構成する上部クッション部材86と表皮88とによって、上部クッション部材86が左右の中間部86Cにおいて伸び易くなってしまっており、かつ中間部86Cの幅が座骨結節下の位置Z（シートバック24の後端からの距離L₀に相当する位置）で最大となっている。このため、天板部86A及び土手部86Bの面剛性が、中間部86Cに対し相対的に高くなり、上記布ばね材68に引張コイルスプリング80及び押圧プレート82による張力を付加することと合わせて、クッション材18（シートクッション20）には、張力方向が3次元となる張力場が生成される構成である。

（シートバックの構成）

図1に示される如く、シートバック24を構成する背部用フレーム16には、

左右一対のサイドフレーム90が設けられており、このサイドフレーム90間にクッション材22が張設されている。また、図11にも模式図にて示される如く、背部用フレーム16には、後述する下部クッション部材94を取り付けるための固定用ワイヤ92が設けられている。

【0146】

この固定用ワイヤ92は、背部用フレーム16の後側における上端近傍に位置し一部が左右のサイドフレーム90間に架け渡された上側ワイヤ92Aと、左右のサイドフレーム90の後側における高さ方向中央部にそれぞれ設けられた中間ワイヤ92Bと、左右のサイドフレーム90の下部にそれぞれ設けられた下側ワイヤ92Cとで構成されている。

【0147】

以上説明した背部用フレーム16には、上記の通りクッション材22が設けられてシートバック24を構成している。クッション材22は、その下層（後層）部を構成し本発明における「面状張力構造体」に相当する下部クッション部材94を備えている。下部クッション部材94は、張力調整層として機能するものであり、布ばね材68と同様の2次元織物で構成することもできるが、本実施の形態では、3次元立体編物にて構成されている。そして、下部クッション部材94は、布ばね材68と同様に、弾性手段及び減衰手段として機能するようになっていいる。

【0148】

この下部クッション部材94は、背部用フレーム16の固定用ワイヤ92に張設されている。具体的には、下部クッション部材94は、その後面において、着座者の左右の肩甲骨よりも下側部分の左右両側が、それぞれ本発明における「連結部材」としての固定部材96によって左右の中間ワイヤ92Bに固定されている。また、下部クッション部材94は、その後面において、着座者の腰椎部に対応する部分の左右両側が、それぞれ固定部材96によって左右の下側ワイヤ92Cに固定されている。固定部材96は、下部クッション部材94に対し伸びにくい材料より成るが、弾性手段及び減衰手段として機能するようになっている。

【0149】

これにより、シートバック24では、着座時には着座者の腰部から肩甲骨下側に掛けて高剛性面が形成されるようになっている。一方、着座者の腰部よりも後方に張り出す臀部及び肩甲骨に対応する部分において、下部クッション部材94は、本発明における「張力調整機構」である「連結部材」、及び「弾性支持構造」としての引張コイルスプリング98を介して固定用ワイヤ92に接続することで、該臀部及び肩甲骨に対応する部分の面剛性を低く設定している（該部分に負のばね定数を作用させて、該部分の着座時における前後方向のばね定数を低減している）。

【0150】

具体的には、下部クッション部材94は、その着座者の肩甲骨に対応する部分よりも上側に位置する上端近傍に鋼材より成るばね掛け部材100が縫い付けられており、それぞれ一端部が上側ワイヤ92Aに係止された複数の引張コイルスプリング98の他端部がばね掛け部材100にそれぞれ係止されることで、その後側に位置する固定用ワイヤ92に弾性的に連結されている。ばね掛け部材100は、ばね掛け部材74と同様に着座者に異物感を感じさせないように構成されている。

【0151】

また、下部クッション部材94は、臀部に対応する位置では、それぞれ左右の下側ワイヤ92Cに一端部が係止された左右一対の引張コイルスプリング98の他端部がそれぞれ直接的に取り付けられることで、その後側に位置する固定用ワイヤ92に弾性的に連結されている。

【0152】

以上により、シートバック24においても、下部クッション部材94の張力方向が3次元とされ、シートクッション20と同様に、変化する人体のコンプライアンスにシートバック24のコンプライアンスを適合させるために、引張コイルスプリング98によって下部クッション部材94を張力方向が3次元となるように支持している。なお、下部クッション部材94では、着座前に張力方向が3次元となっている。

【0153】

また、図1に戻り、クッション材22は、その表層部を構成する「表皮材」としての上部クッション部材102を備えている。この上部クッション部材102は、弾性部材としての3次元立体編物110（後述）で構成されている。そして、上部クッション部材102は、下部クッション部材94上に積層されると共に、その伸び率が5%未満となる張力でサイドフレーム90間に張設されている。また、上部クッション部材102は、背部用フレーム16の上端に回り込んでヘッドレスト104を形成している。

【0154】

さらに、図2に示される如く、上部クッション部材102（クッション材22）には、シートバック24における左右方向中央に位置し着座者の上体が接触するバックレスト102Aと、該バックレスト102Aの左右方向両端部に位置する左右一対のサイドサポート部102Bと、バックレスト102Aと左右のサイドサポート部102Bとの間にそれぞれ位置する中間部102Cとが形成されている。バックレスト102A、サイドサポート部102B、中間部102Cは、それぞれシートバック24の上下方向の略全長（ヘッドレスト104を除く）に亘り形成されている。

【0155】

また、サイドサポート部102Bはバックレスト102Aよりも前方に突出して形成されている。すなわち、本実施の形態に係る車両用シート10は、着座した乗員の体が左右一対のサイドサポート部102B間に入り込むバケットタイプとされている。なお、ヘッドレスト104は、シートバック24のサイドサポート部102B間における上側に設けられている。

【0156】

さらに、クッション材22は、上部クッション部材102の外表面を被覆する表皮106を備えており、表皮106は、表皮88と同様に、例えば本皮等の上部クッション部材102と比較して伸びが生じ難い素材で構成されている。そして、表皮106は、上部クッション部材102におけるバックレスト102A及びサイドサポート部102B上に積層され（載せられ）た状態で、該バックレスト102A及びサイドサポート部102Bの左右方向端部（すなわち、中間部1

02Cの端部)において上部クッション部材102に縫製して取り付けられている。

【0157】

これにより、上部クッション部材102は、その中間部102Cにおいて左右方向に伸び易くなっている、かつ該左右方向の伸びが表皮106に規制されるようになっている。また、上部クッション部材102の中間部102Cは、その左右方向の幅が、上下方向に沿って連続的に変えられている。これにより、シートバック24(クッション材22)では、中間部102C幅に応じて面剛性を設定できるようになっている。

【0158】

以上説明したシートバック24では、着座時には、下部クッション部材94が着座者の接触部位に応じて固定部材96または引張コイルスプリング98によって背部用フレームに取り付けられることで上下及び左右方向の張力(面剛性)が調整されると共に、上部クッション部材102が中間部120Cを設けたこと及び該中間部102Cの幅が上下方向に沿って連続的に変化していることによって左右方向の張力が調整されて、張力場が生成されるようになっている。そして、本実施の形態では、シートバック24では、面剛性の高い着座者の腰部から肩甲骨下側に掛けて部分で着座者の上体を安定して支持し、腰部よりも突出する臀部及び肩甲骨を低剛性面(前後方向のばね定数が低い部分)で支持して痺れや痛みを緩和するように設定されている。

(3次元立体編物の具体例)

次に、クッション材18を構成する上部クッション部材86、クッション材22を構成する下部クッション部材94、上部クッション部材102として用いられる3次元立体編物110の一例を説明する。

【0159】

図12に示すように、3次元立体編物110は、互いに離間して配設された一対のグランド編地112、114と、この一対のグランド編地112、114の間を往復して両者を結合する多数の連結糸116によって形成されるパイル部118と、によって構成されている。

【0160】

一方のグランド編地112は、例えば、図13に示すように、短纖維を撚った糸120から、ウェール方向及びコース方向の何れの方向にも連続したフラットな編地組織によってメッシュを形成したものを用いる。また、他方のグランド編地114は、例えば図14に示すように、短纖維を撚った糸122からハニカム状のメッシュを形成している。また、他方のグランド編地114は、一方のグランド編地112よりも大きな網目としている。なお、グランド編地112、114としては、細め組織やハニカム状に限らず、これ以外のメッシュ状の編地組織を用いたものであっても良い。

【0161】

図12に示すように、連結糸116は、一方のグランド編地112と他方のグランド編地114が所定の間隔を保持するようにグランド編地112、114の間に編み込まれてパイル部118を形成している。これにより、メッシュユニットとなっている3次元立体編物110に所定の剛性を付与するようにしている。

【0162】

3次元立体編物110は、グランド編地112、114を形成するグランド糸（糸120、122）の太さ等によって、必要な腰の強さを具備させることができるが、グランド糸120、122は、編成作業が困難とならない範囲のものが選択されることが好ましい。また、グランド糸122、122としては、モノフィラメント糸を用いることができるが、風合いや表面感触の柔らかさ等を考慮して、マルチフィラメント糸やスパン糸を用いても良い。

【0163】

連結糸116としては、モノフィラメント糸を用いることが好ましく、太さは、167デシテックス～1110デシテックスの範囲のものが好ましい。マルチフィラメント糸では、復元力が良好なクッション性が得られなく、また、太さが167デシテックスを下回ると、3次元立体編物110の腰の強さが低下し、1110デシテックスを上回ると、硬くなり過ぎてしまい、適度のクッション性が得られなくなる。

【0164】

すなわち、連結糸116として、167デシテックス～1110デシテックスのモノフィラメント糸を用いることにより、シートに着座した乗員の荷重を、グランド編地112、114を形成する網目の変形と共に、パイル部118を形成する連結糸116の倒れや座屈による変形、また、変形した連結糸116にはね特性を付与する隣接した連結糸の復元力によって支持することができ、柔らかなばね特性を有して応力集中の起きない柔構造とすることができる。

【0165】

なお、3次元立体編物110に凹凸を形成しても良い。すなわち、グランド編地112、114としては、表面に凹凸が生じるように編んだものであっても良く、凹凸を形成したときには、グランド編地112、114に断面略アーチ状のばね要素を形成できるため、さらに、柔らかなかね特性を付与することができ、筋肉の弾性コンプライアンスと略同等かそれよりも大きな弾性コンプライアンスを有する構造を容易に形成することができる。なお、弾性コンプライアンスは、(撓み量)／(接触する面の平均圧力値)で計算される。

【0166】

グランド糸120、122及び連結糸116の素材としては、特に限定するものではなく、例えば、ポリプロピレン、ポリエステル、ポリアミド、ポリアクリロニトリル、レーヨン等の合成繊維や再生繊維、ウール、絹、綿等の天然繊維が挙げられる。これらの素材は、単独で用いても良く、任意の組み合わせで併用することもできる。好ましくは、ポリエチレンテレフタレート(PET)、ポリプロピレンテレフタレート(PBT)などに代表される熱可塑性ポリエステル系繊維、ナイロン6、ナイロン66などに代表されるポリオレフィン系繊維、あるいはこれらの繊維を2種類以上組み合わせたものである。

【0167】

また、グランド糸120、122及び連結糸116の糸形状も前記した説明に限定するものではなく、丸断面糸や異形断面糸等を用いても良い。

【0168】

パイル部118を形成する連結糸116の配設の仕方であるパイル部118のパイル組織は、各グランド編地112、114を連結する連結糸116を側面か

ら見た状態で表すと、図15（A）～図15（E）に示す種類に分類することができる。

【0169】

図15（A）、図15（B）は、グランド編地112、114の間に、連結糸116をほぼ垂直に編み込んだストレートタイプであり、このうち図15（A）は、8の字状にしてストレートに編んだものであり、図15（B）は、単純なストレートに編んだものである。

【0170】

また、図15（C）、図15（D）、図15（E）は、グランド編地112、114の間において、連結糸116が中途で交差するように編んだクロスタイプを示している。このうち、図15（C）は、連結糸116を8の字状にクロスさせたものであり、図15（D）は、連結糸116を単純にクロスさせたものである。また、図15（E）は、連結糸116を2本ずつまとめてクロス（ダブルクロス）させたものである。

【0171】

なお、図15（C）～図15（E）に示すように、連結糸116同士を交差させて斜めに配置したときには、連結糸116をグランド編地112、114の間でほぼ垂直に配置した形態（図15（A）、図15（B）参照）に比較して、各連結糸116の座屈強度により充分な復元力を保持しながら、圧縮率の大きな柔らかいばね特性を付与することができるという利点がある。

【0172】

このような網目構造の3次元立体編物110を用いた上部クッション部材86、102は、ばね性が小さくなつて減衰比が高く、乗員の体型に追従した変形が生じ易く、よりフィットし易くなる。

【0173】

なお、3次元立体編物110の上記構成は一例であり、上部クッション部材86、102、下部クッション部材94には、例えば、表面に凸部や凹部、歯等を形成する編目構造等、種々の編目構造を有する3次元立体編物を用いることができる。また、用途や機能に応じて異なる編目構造の3次元立体編物を用いても良

い。したがって例えば、下部クッション部材94と上部クッション部材102とで異なる網目構造の3次元立体編物110を採用しても良く、上部クッション部材86が表皮88を設ける構成に代えて、天板部86A及び土手部86Bを中間部86Cに対し伸び難い編目構造を有する3次元立体編物110とした構成としても良い。

【0174】

次に、本実施の形態の作用を説明する。

【0175】

上記構成の車両用シート10では、人が着座すると、シートクッション20では土手部86B間に入り込んだ着座者を臀部から大腿部に掛けて適正な支持圧で支持し、シートバック24では、サイドサポート部102B間に入り込んだ着座者を臀部から肩甲骨に掛けて適正な支持圧で支持する。

【0176】

具体的には、座部であるシートクッション20では、着座によって、積層された表皮88、上部クッション部材86、布ばね材68がそれぞれ下方へ撓む。このとき、上部クッション部材86は、その中間部86Cが表皮88によって伸び量を規制されつつ主に左右方向に伸びることで、天板部86Aの面剛性を維持しつつ下方へ撓む。

【0177】

また、上部クッション部材86の左右方向の最大伸びは、その中間部86Cの最大幅部分である着座者の座骨結節下の位置Zに対応する前後方向の位置で生じるため、上部クッション部材86は、該座骨結節下に対応する部分の近傍において大きく下方に撓もうとする。

【0178】

一方、布ばね材68が下方へ撓むと、この撓みに伴って（着座荷重に基づいて）布ばね材68に付加される張力によって、可動フレーム部42の連結パイプ50が前方へ引張られ、該可動フレーム部42は、トーションバー62を捩りつつアーム部材44、46を回動させる。

【0179】

これにより、連結パイプ50、すなわち布ばね材68の後端部が前方へ移動し、該布ばね材68は、トーションバー62の捩り荷重に基づく付勢力が低減する方向に調整された前後方向の張力として左右方向中央部に作用しつつ下方へ大きく撓み、薄型構造でありながら、着座者に良好な撓み感（ストローク感）を得させる。特に、上部クッション部材86が座骨結節下の近傍で左右に大きくにびることと合わせて、従来にない良好な撓み感（ストローク感）が得られる。

【0180】

このとき、布ばね材68の後端部、すなわちばね掛け部材74が前方へ移動することに伴って、引張コイルスプリング78が引張られ、該引張コイルスプリング78の付勢力が骨盤外側における前後方向の張力を増大させる。一方このとき、ばね掛け部材74が前方へ移動することに伴って、引張コイルスプリング80が引張られ、布ばね材68の張力方向が3次元となる。

【0181】

そして、引張コイルスプリング80の付勢力がばね掛け部材74及び袋状材76を介して布ばね材68に作用する。この引張コイルスプリング80の付勢力のうち主に後方に作用する成分（分力）は、布ばね材68を後方へ引張り該布ばね材68に図8の矢印D、矢印E方向の部分張力を作用させる。これらにより、布ばね材68では、着座者の臀部から大腿部に掛けての（図9の領域Aに対応する部分の）面剛性が高くなる。

【0182】

一方、引張コイルスプリング80の付勢力のうち主に下方に作用する成分（分力）は布ばね材68を下方に引張るため、布ばね材68は、その引張コイルスプリング80接続位置（ばね掛け部材74及び袋状材76の設置部位）に負のばね定数に基づく弾性力が作用するとの等価な構成となるため、該接続位置近傍の縦ばね定数が小さくなる。このため、領域Cにおける面剛性が領域Aにおける面剛性よりも低くなる。

【0183】

また、布ばね材68は、引張コイルスプリング80によって後方下側へ引張られ、その下方への最大撓みが生じる位置が後方へ移動する。そしてこのとき、シ

ートクッション20の前部では、布ばね材68が押圧プレート82を介して圧縮コイルスプリング84を圧縮することで、該布ばね材68が圧縮コイルスプリング84の付勢力に基づいて押圧プレート82によって下側から上方へ押圧される。これにより、着座者の臀部前方において布ばね材68の面剛性が高くなる。

【0184】

以上により、シートクッション20（クッション材18）では、着座に伴って、上部クッション部材86の主に左右方向の張力調整及び布ばね材68の主に前後方向の張力調整が果たされ、この結果生成される張力場によって、図9に示される好ましい面剛性配置が実現されると共に、座骨結節下の位置乙の若干（本実施の形態では略30mm）前方の好ましい位置から堰Sが形成される。

【0185】

この堰Sにより着座者の前滑りが防止または抑制される。また、高剛性面である領域Aで着座者を臀部から大腿部に掛けて支持することで、該着座者の前後及び左右の移動が抑制される。これらにより、車両用シート10では、前滑りや着座姿勢が安定しないといった現象であるハンモック感を解消している。一方、領域A以外の領域B、領域Cは低剛性面とされているため、該領域B、領域Cで支持する着座者の部分の筋肉に作用するせん断力が低減されると共に血管の圧迫が抑制される。特に、領域Cで支持され着座者の体重が集中する座骨結節下廻りの筋肉に作用するせん断力が低減されると共に血管の圧迫が抑制される。

【0186】

このため、例えば長時間運転等の場合にも、着座者の座骨結節下（凸部）廻りにおける痺れや痛み等の血行障害が軽減（抑制）または防止される。

【0187】

このように、本実施の形態に係る車両用シート10では、シートクッション20において、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。

【0188】

すなわち、トーションバー62と可動フレーム部42とが布ばね材68の張力を低減する方向に調整しつつ該布ばね材68の後端の前方への移動を許容するた

め、着座者の仙骨廻りの張力（面剛性）が低減しフィット感が向上する。そして、この張力低減によって、上記の通り座骨結節廻りの痛みや痺れが軽減される。また、この張力低減によって、シートクッション20における上下方向振動による着座者の全身振動及び衝撃性振動の吸収性が向上する。また、布ばね材68を下方に引張る引張コイルスプリング80により骨盤廻りの支持圧が法線方向となるため、着座者の筋肉に作用するせん断力が低減し、該着座者に均一支持感を得させると共に体圧（支持圧）分散が図られる。さらに、布ばね材68を後方に引張る引張コイルスプリング78により着座者の大腿部を支持する部分が高張力となるため、着座者に支持圧の連続感を得させると共に、該着座者のぐらつき感（所謂ハンモック感現象）が抑制される。そして、これらの張力調整が相対的作用することで、上記の通り布ばね材68が張力方向が3次元となるように支持されて図9の面剛性配置を実現され、シートクッション20のコンプライアンスが着座者のコンプライアンスに適合し、着座姿勢の安定と着座者の痛み等の緩和が共に果たされる。

【0189】

また、シートクッション20では、上記の通り領域Cの縦ばね定数が低減しているため、人体に作用する力のみならず、該力の変化率（ジャーク）が低減する。これにより、振動の吸収性が一層向上し、乗り心地も向上する。すなわち、主に該縦ばね定数と着座者の体重とで決まるシートクッション20の上下方向の共振周波数（固有振動数）が低くなる。このため、図16に振動伝達特性線図にて示される如く、引張コイルスプリング80を設けない場合と比較して、着座者に伝達される高周波振動（入力振幅）、特に5Hz以上の領域の振動が著しく低減され、高周波振動領域における乗り心地が大幅に向上する。

【0190】

さらにまた、シートクッション20では、上記の如く領域Aと領域B、Cとで面剛性差（張力差）が設けられているため、着座時に従来にない良好なストローク感を創出している。特に、トーションバー62を捩りつつ（また引張コイルスプリング78を引張りつつ）回動する可動フレーム部42と引張コイルスプリング80との組み合わせによって、シートクッション20の薄型化（小型軽量化）

を図りつつ、充分な着座ストロークに基づく良好な撓み感を実現している。

【0191】

一方、シートバック24では、着座によって、積層された表皮106、上部クッション部材102、下部クッション部材94がそれぞれ略後方へ撓む。このとき、上部クッション部材102は、その中間部102Cが表皮106によって伸び量を規制されつつ主に左右方向に伸びることで、バックレスト102Aの面剛性を維持しつつ略後方へ撓む。

【0192】

また、下部クッション部材94が略後方へ撓むと、該下部クッション部材94は、固定部材96を介して固定用ワイヤ92に接続されている肩甲骨下側部分及び腰椎部（腰部）に対応する部分において面剛性が高くなり、引張コイルスプリング98を介して固定用ワイヤ92に接続されている肩甲骨及び臀部に対応する部分では負のばね定数が作用して面剛性が低くなる。すなわち、下部クッション部材94の張力方向が3次元となる。

【0193】

以上により、シートバック24（クッション材22）では、着座に伴って、上部クッション部材102の主に左右方向の張力調整、及び下部クッション部材94の上下、左右方向の張力調整が果たされ、着座者の腰部から肩甲骨下側までの部分を高剛性面で支持することで、該着座者の左右の移動が抑制される。これにより、車両用シート10では、シートバック24においても、着座姿勢が安定しない現象であるハンモック感を解消している。一方、着座者の腰部よりも突出する部位である臀部及び肩甲骨を低剛性面で支持しているため、該臀部及び肩甲骨廻り筋肉に作用するせん断力が低減されると共に血管の圧迫が抑制される。このため、例えば長時間運転等の場合にも、着座者の臀部及び肩甲骨廻りにおける痺れや痛み等の血行障害が軽減（抑制）または防止される。

【0194】

このように、本実施の形態に係る車両用シート10では、シートバック24においても、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができる。すなわちシートバック24のコンプライアンスが着座者のコンプライアンスに

適合し、着座姿勢の安定と着座者の痛み等の緩和が共に果たされる。

【0195】

以上説明したように、それぞれシートフレーム12の座部用フレーム14、背部用フレーム16に張設される3次元立体編物110である上部クッション部材86、102を含んで構成されるクッション材18、22を備えた車両用シート10では、弹性支持構造、または張力調整機構を設けることでシートクッション20、シートバック24に任意の面剛性配置（着座者による押圧方向のばね定数の異なる部分）を設定することができる。すなわち、弹性支持構造、または張力調整機構によって、布ばね材68、下部クッション部材94の張力方向がそれぞれ3次元としてすることで、シートクッション20、シートバック24のコンプライアンスを着座者のコンプライアンスに適合するように設定することが可能となる。

【0196】

また、この張力調整機構を、それぞれクッション材18、22を構成する布ばね材68、下部クッション部材94、及び連結部材としての引張コイルスプリング80、98、袋状材76、固定部材96で構成しているため、または、弹性支持構造を、可動フレーム部42及びトーションバー62、第1乃至第3の弹性部材としての引張コイルスプリング78、80、98で構成しているため、該連結部材、弹性部材の特性や接続位置、配置、設置数等の設定（の変更）によって、ヒップポイントや座角、意匠形状、想定される着座者の体型等に応じた所望の剛性面配置を容易に得ることができる。このため、上記構成の車両用シート10では、従来のウレタンシートと比較して、シート開発コストが大幅に低減する。すなわち、ウレタンシートでは、ウレタンの形状や異なる特性のウレタンの組み合わせによって剛性面配置を設定するため、要求される剛性面配置を得るためにウレタン型を変更して面剛性配置（特性）を検討（実験）する必要があったが、車両用シート10では、上記の通り該連結部材の特性や接続位置、配置、設置数等の設定によって所望の剛性面配置を容易に得ることができる。

【0197】

さらに、車両用シート10では、クッション材18、22の下層部である布ば

ね材68、下部クッション部材94と、表層部である上部クッション部材86、102とで、張力を調整する方向を異ならせているため、その生成する張力場によって良好な面剛性配置を得ることができる。そして、本実施の形態におけるシートクッション20では、図9に示される好ましい面剛性配置を実現している。

【0198】

さらにまた、上部クッション部材86、102は、単に左右方向に伸び易い中間部86C、102Cを設ける簡単な構成で、左右方向の張力を調整する機能を実現している。特に、中間部86C、102Cの左右方向の幅を連続的に変化させる簡単な構成で、張力場すなわち面剛性配置の設定（調整）が可能であり、この構成が低コスト化及び開発コストの一層の低減に寄与する。

【0199】

次に、本実施の形態の変形例に係るシートクッション130について、図17乃至図19に基づいて説明する。なお、上記実施の形態と基本的に同一の部品及び部分については、上記実施の形態と同一の符号を付してその説明を省略する。

【0200】

図17及び図18に示される如く、シートクッション130は、押圧プレート82及び圧縮コイルスプリング84を備えていない点で、シートクッション20とは異なる。そして、シートクッション130では、布ばね材68の左右方向両端部における前後右方向中央部よりも若干前側に、それぞれ一端部がサイドフレーム28に係止された引張コイルスプリング132の他端部が係止されており、着座時には布ばね材68が、引張コイルスプリング132によって、上方に引張られるようになっている。すなわち、この引張コイルスプリング132は、本発明における「弾性支持構造」を構成し、また本発明における「付勢部材」に相当する。

【0201】

また、布ばね材68の左右方向両端部における前後右方向中央部よりも前側には、それぞれ台部材134が載置されている。台部材134は、側面視台形状に形成され、その傾斜部分が引張コイルスプリング132の係止部分を跨ぐように配置されている。そして、左右の台部材134上には、押圧プレート136が架

け渡されている。これにより、押圧プレート136は、左右方向中央部において下方に撓み変形し易い構成である。

【0202】

さらに、布ばね材68における前端部から押圧プレート136の後端部かけての部分には、ポリウレタンフォームより成る中間クッション部材138が載置されている。中間クッション部材138は、その高さが台部材134上の前半部分よりも低く、非着座時には押圧プレート136と接触しないように配置されている（図19参照）。そして、着座に伴って押圧プレート136が撓むと、中間クッション部材138の弾性変形に基づく付勢力、及び押圧プレート136自体の復元力によって、該押圧プレート136が上部クッション部材86を下側から押圧するようになっている。

【0203】

なお、上部クッション部材86は、前部においては台部材134、押圧プレート136上に、高部においては布ばね材68上に直接的に積層されている。また、布ばね材68の後端部は、連結パイプ50に巻き掛けられて保護パイプ64に係止されている。

【0204】

本変形例にかかる構成では、着座時に引張コイルスプリング132が布ばね材68を上方に引張ることで、該布ばね材68における最大撓みが生じる部位を座骨結節下の廻りに設定することができる。また、仙骨着座姿勢においては、布ばね材68の座角の変化によって骨盤の回転を防止して着座姿勢を一層安定させることができる。さらに、台部材134の傾斜部が大腿部における筋肉が鈍感な部分に対応しており、座骨結節下前方から該鈍感部位の支持は、シートクッション130前端の固定端であるフレームパイプ30による異物感を低減する。一方、押圧プレート136、中間クッション部材138による大腿前部の積極的支持によって、体圧の低減させ、大腿部の均等連続支持感を着座者に感得させ、体格差や姿勢による違和感を吸収する。他の効果は、押圧プレート82及び圧縮コイルスプリング84による効果を除いて、シートクッション20と全く同様である。

【0205】

なお、上記の実施の形態及び変形例では、引張コイルスプリング80によって布ばね材68に部分張力（初期張力）を付加する好ましい構成としたが、本発明はこれに限定されず、例えば、布ばね材68または上部クッション部材86における領域Aに対応する部分に剛性の高いネット材（3次元立体編物等）等を積層して縫い付けることで着座時または着座前に部分張力（初期張力）を付加する構成としても良い。高剛性のネット材等によって上部クッション部材86に初期張力を付加する構成では、布ばね材68を備えない構成とすることも可能である。また、シートバック24においても同様に構成することができる。

【0206】

また、上記の実施の形態及び変形例では、シートクッション20及びシートバック24の双方が、3次元立体編物110を含むクッション材18、22を有する好ましい構成としたが、本発明はこれに限定されず、クッション材18、22の何れか一方のみがシートフレーム12に張設される3次元立体編物110を含んでシートクッション20及びシートバック24を構成すれば良い。

【0207】

さらに、上記の実施の形態及び変形例では、シートクッション20にのみ、クッション材18（布ばね材68）を人体による押圧方向と反対側に付勢する付勢部材である圧縮コイルスプリング84または引張コイルスプリング132を設けた構成としたが、本発明はこれに限定されず、シートバック24に圧縮コイルスプリング84または引張コイルスプリング132に対応する付勢部材を設けても良い。

【0208】

さらにまた、上記の実施の形態及び変形例では、本発明を車両用シート10に適用した構成としたが、本発明はこれに限定されず、例えば、列車、船舶、航空機等の乗物用シート、事務用椅子、家具用椅子等の各種シートに適用することができる。

【0209】

【発明の効果】

以上説明したように本発明に係るシートは、着座者の痛みや痺れを緩和しつつ

着座姿勢を安定させることができるという優れた効果を有する。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明の実施の形態に係る車両用シートの全体構成を示す一部切欠いた斜視図である。

【図 2】

本発明の実施の形態に係る車両用シート正面図である。

【図 3】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する座部用フレームと布ばね材とを示す斜視図である。

【図 4】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する座部用フレームと布ばね材とを示す平面図である。

【図 5】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する座部用フレームと布ばね材とを示す背面図である。

【図 6】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する可動フレーム部の分解斜視図である。

【図 7】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する布ばね材の張設状態を示す側面図である。

【図 8】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションを構成する座部用フレーム及び布ばね材の寸法説明図である。

【図 9】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションにおける好ましい張力場を示す模式図である。

【図 10】

着座者の臀部及び大腿部における荷重分布図である。

【図11】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートバックを構成する布ばね材の張設状態を示す背面図である。

【図12】

クッション部材として用いる3次元立体編物を示す概略断面図である。

【図13】

3次元立体編物に用いる一方のグランド編地の一例を示す概略図である。

【図14】

3次元立体編物に用いる他方のグランド編地の一例を示す概略図である。

【図15】

(A)から(E)のそれぞれは、パイル部の適用例を示す3次元立体編物の要部の概略断面図である。

【図16】

着座者への座骨結節廻りの部分からの振動伝達特性を示す線図である。

【図17】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションの変形例を示す図3に対応した斜視図である。

【図18】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションの変形例を示す図7に対応した側面図である。

【図19】

本発明の実施の形態に係る車両用シートのシートクッションの変形例を示す左右方向半分の正面断面図である。

【符号の説明】

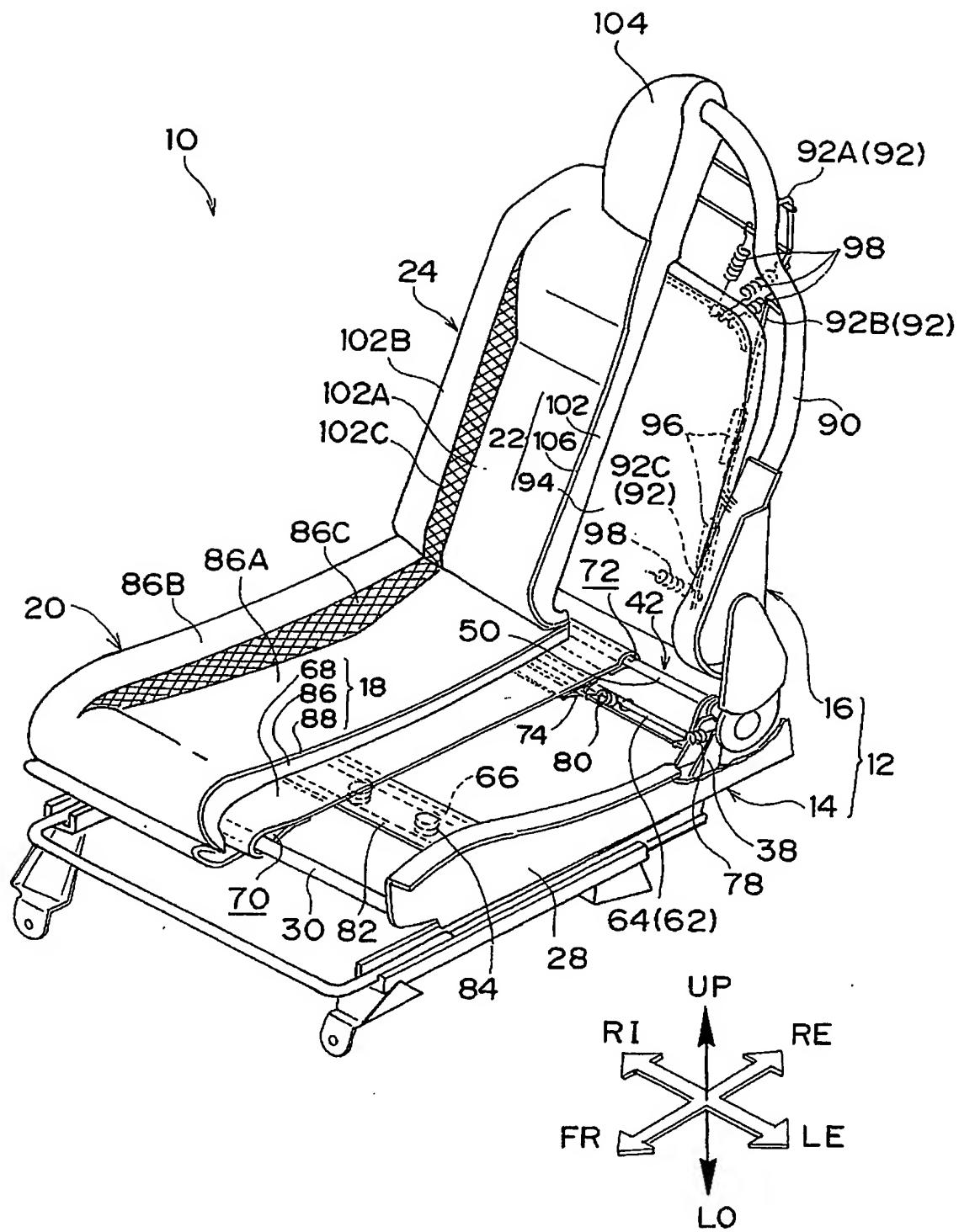
- 10 車両用シート
- 12 シートフレーム
- 14 座部用フレーム（固定フレーム）
- 16 背部用フレーム

- 1 8 クッション材
2 2 クッション材
4 2 可動フレーム部（弹性支持構造、第1の弹性部材、可動フレーム）
6 2 トーションバー（弹性支持構造、第1の弹性部材、付勢手段）
6 8 布ばね材（面状張力構造体、クッション材、下層部）
7 6 袋状材（張力調整機構、連結部材）
7 8 引張コイルスプリング（弹性支持構造、第2の弹性部材）
8 0 引張コイルスプリング（弹性支持構造、第3の弹性部材、張力調整
機構、連結部材）
8 2 押圧プレート（張力調整機構、押圧手段）
8 4 圧縮コイルスプリング（張力調整機構、押圧手段、付勢部材）
8 6 上部クッション部材（クッション材、3次元立体編物、表層部、表
皮材）
8 8 表皮（クッション材、表層部、表皮材）
9 4 下部クッション部材（面状張力構造体、クッション材、下層部）
9 6 固定部材（連結部材）
9 8 引張コイルスプリング（張力調整機構、連結部材）
1 0 2 上部クッション部材（クッション材、3次元立体編物、表層部、表
皮材）
1 1 0 3次元立体編物（弹性部材）
1 3 2 引張コイルスプリング（弹性支持構造、付勢部材）

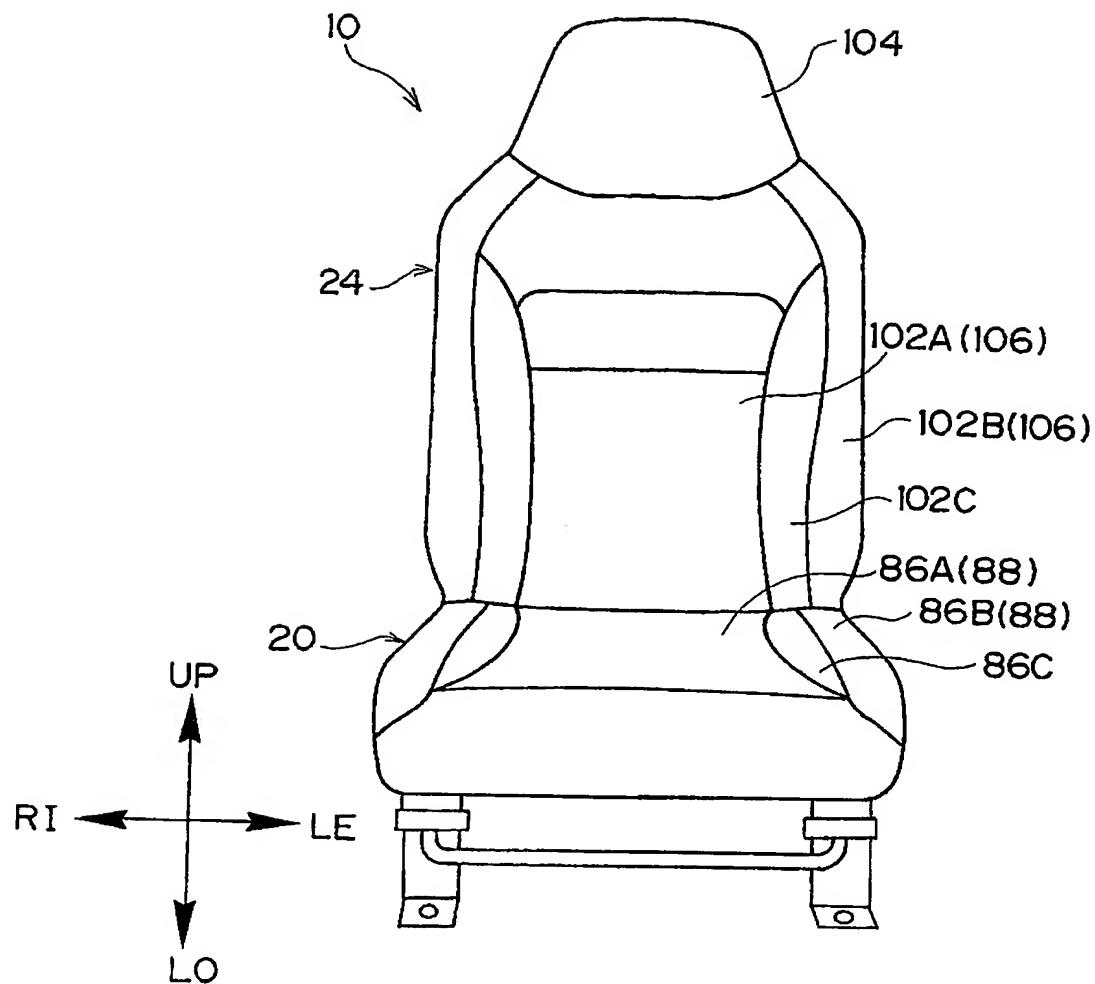
【書類名】

図面

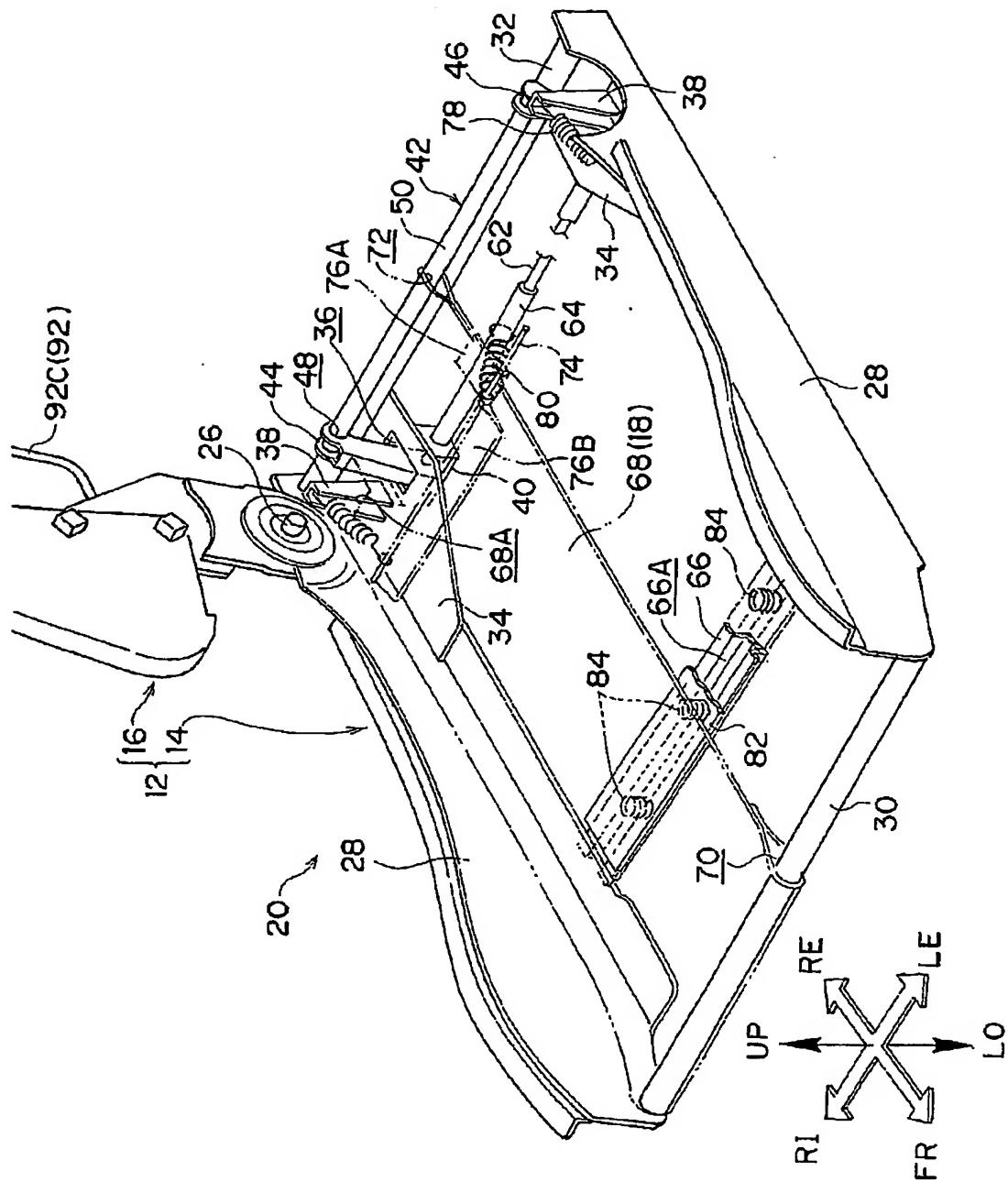
【図 1】



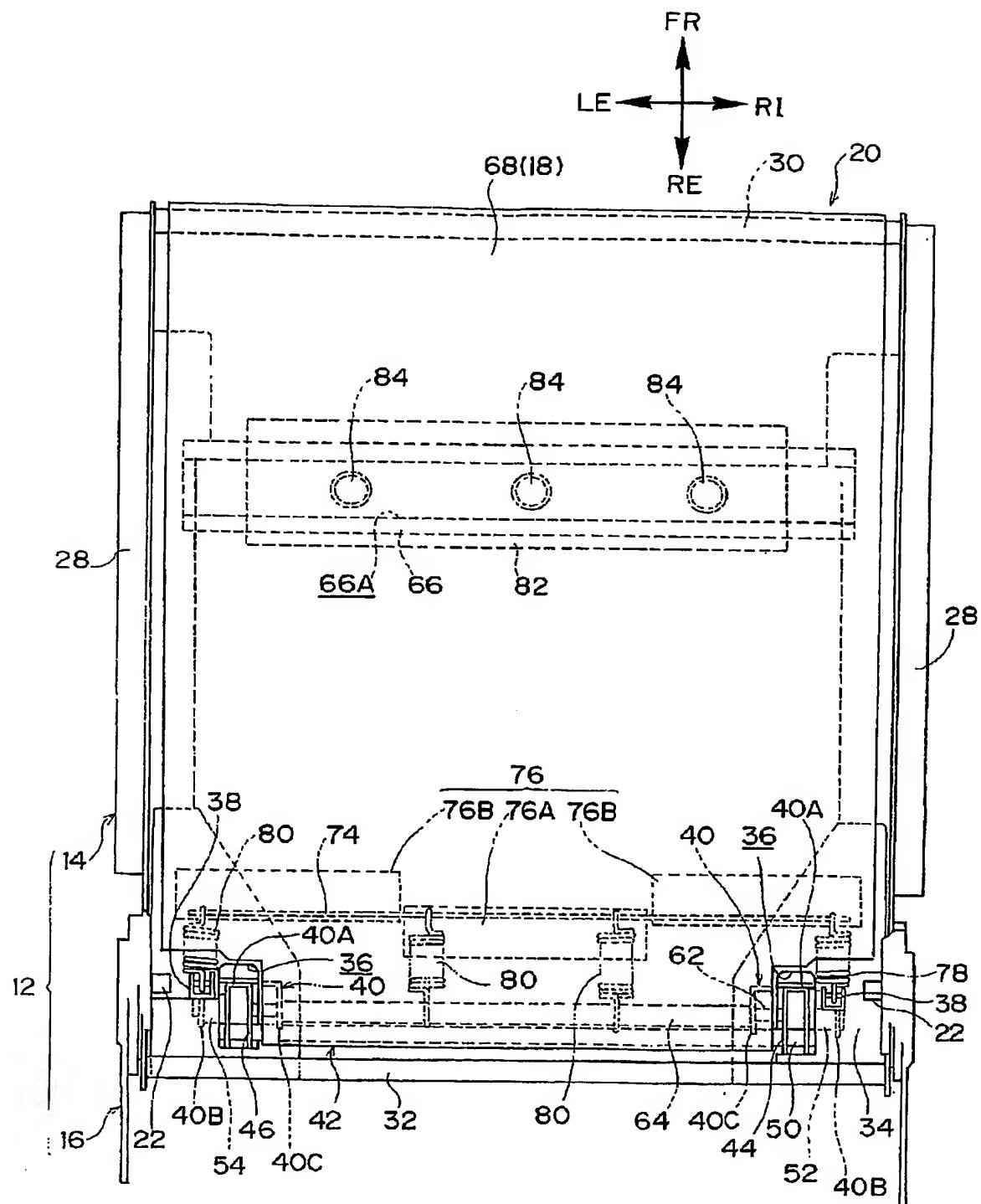
【図2】



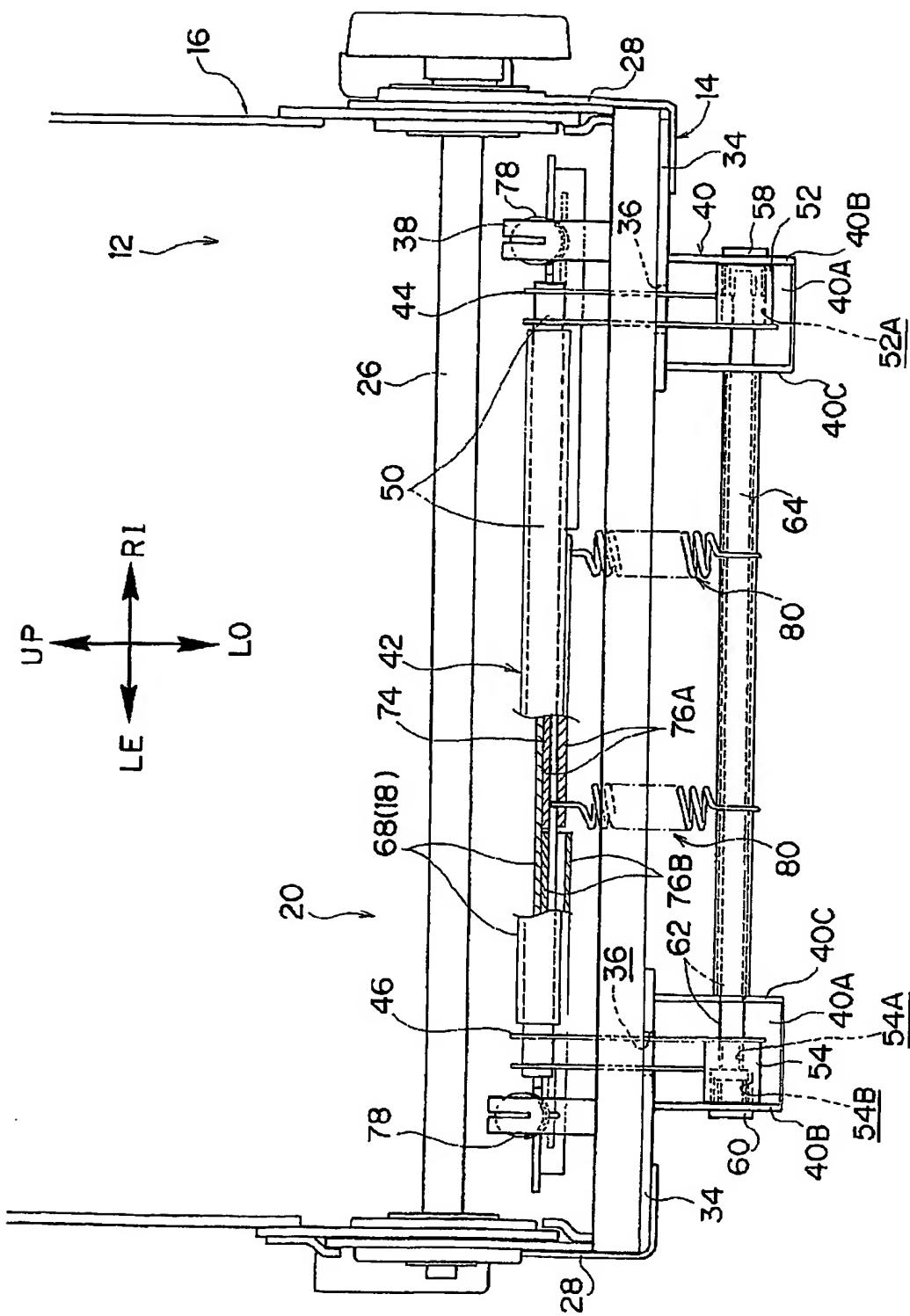
【図3】



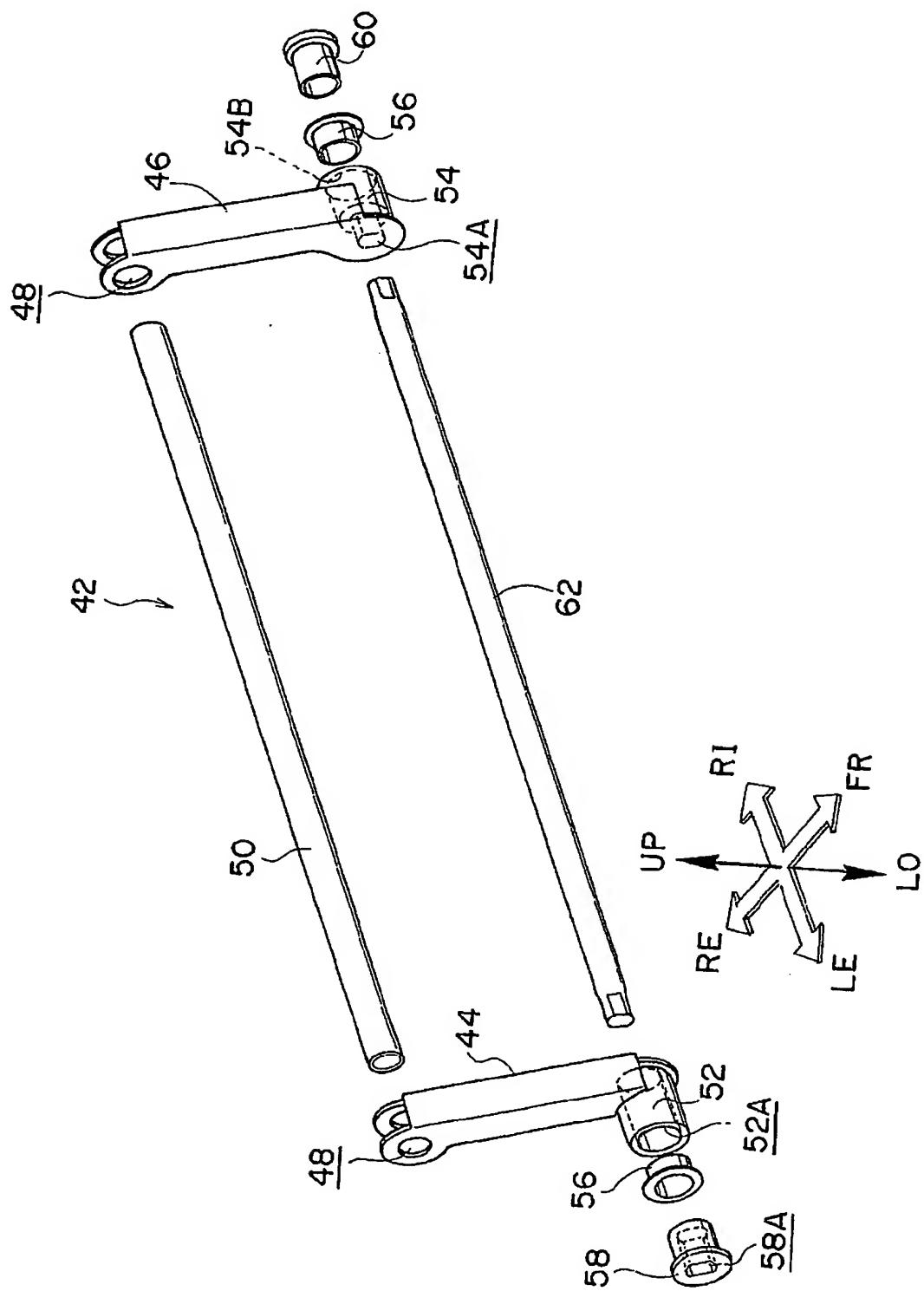
【図4】



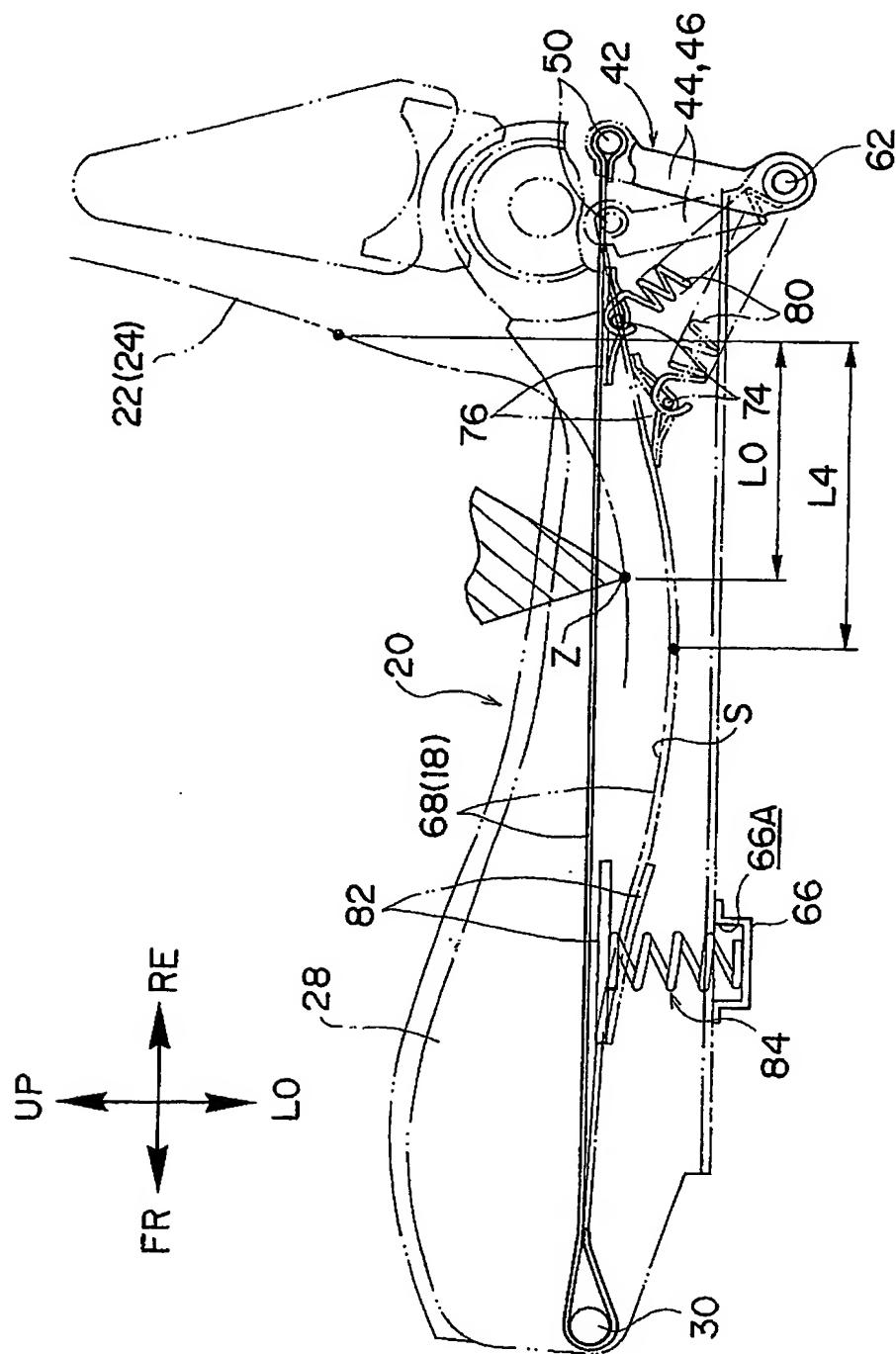
【図5】



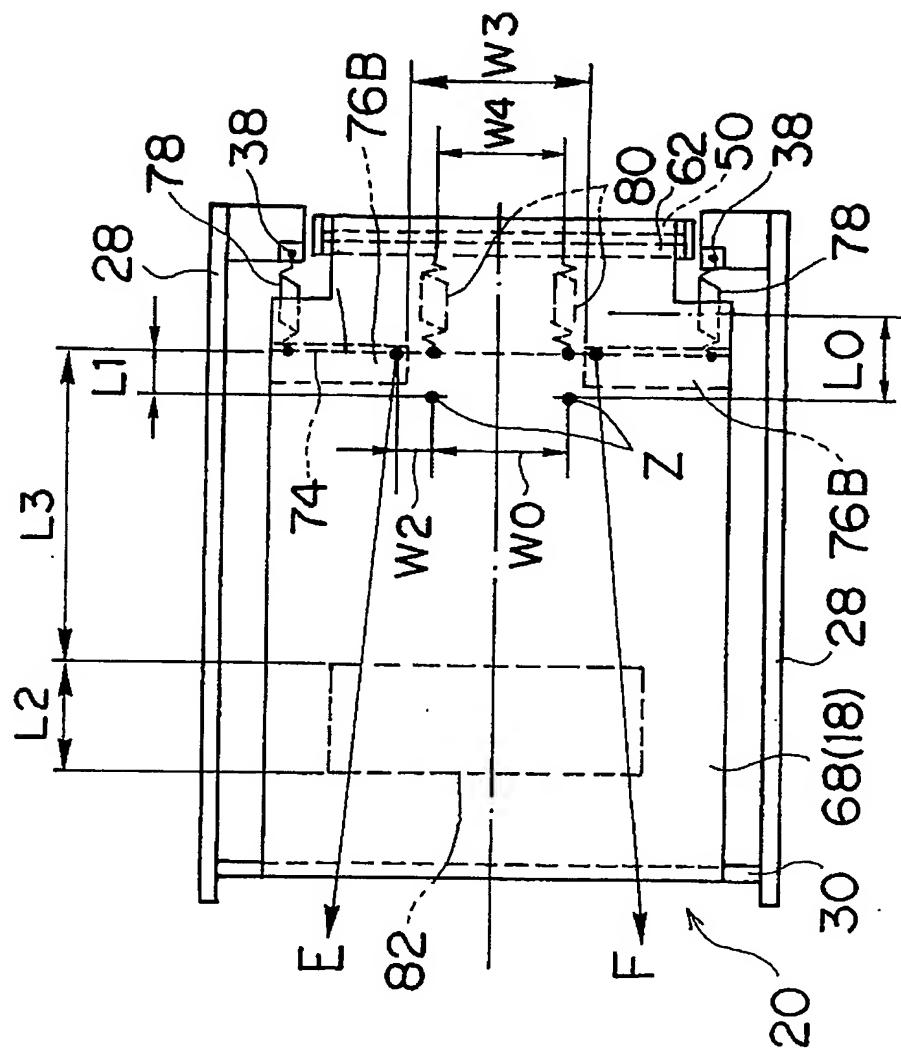
【図6】



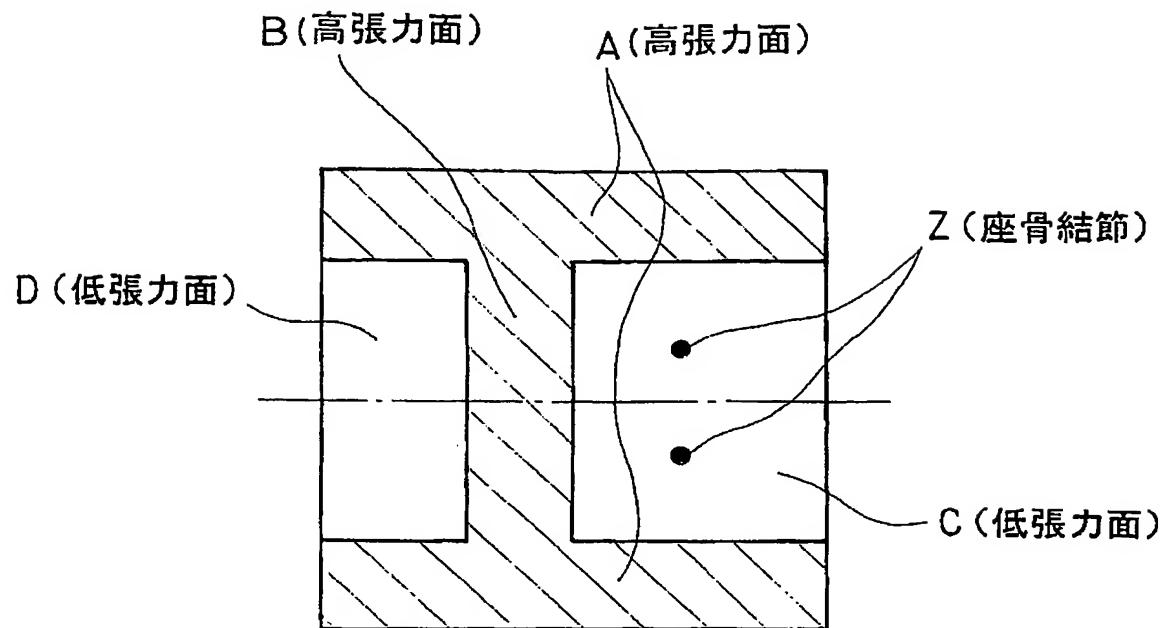
【図 7】



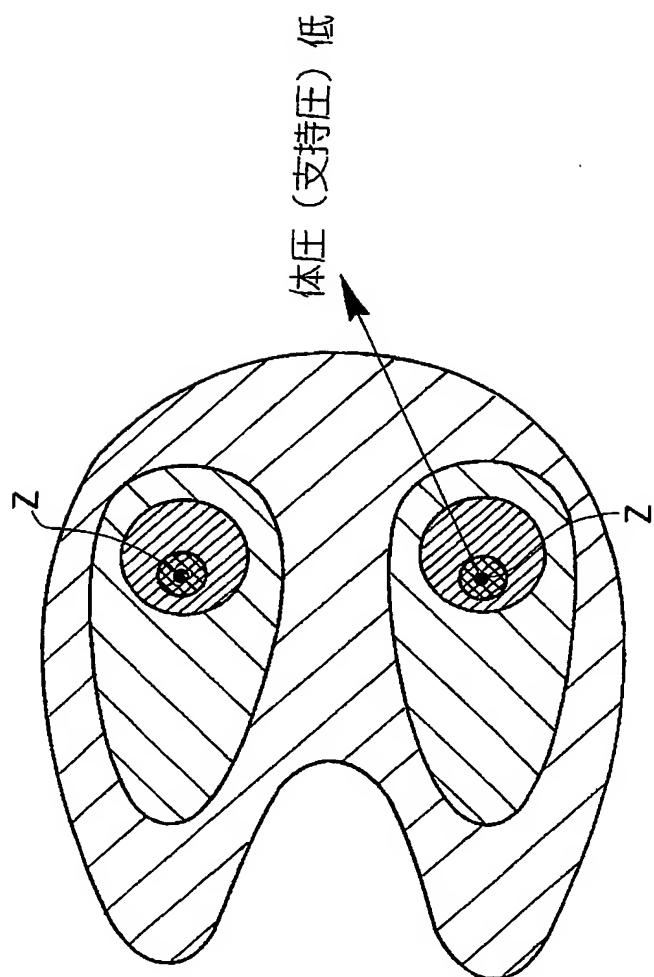
【図8】



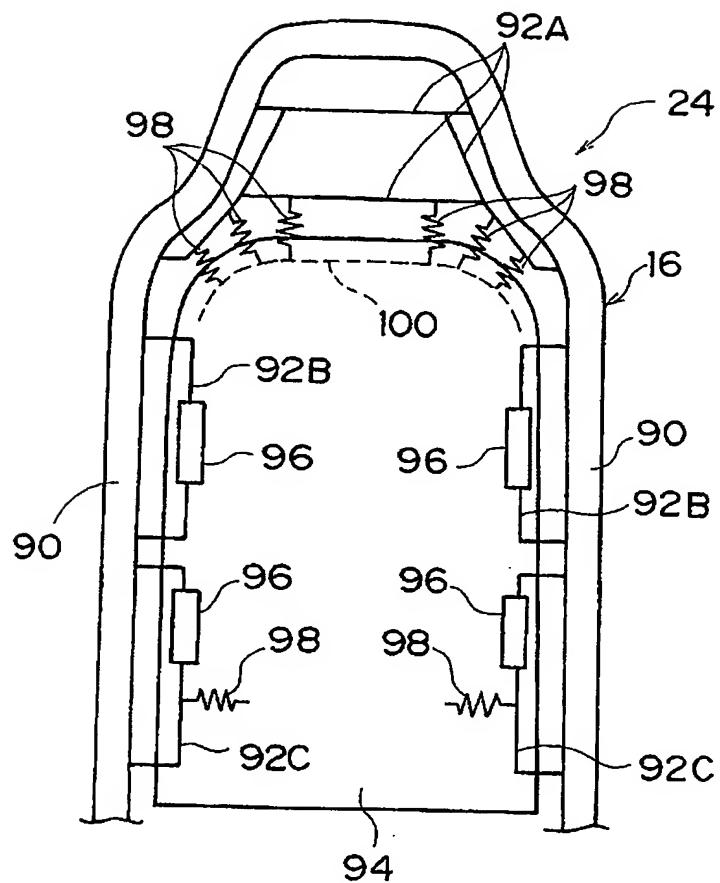
【図9】



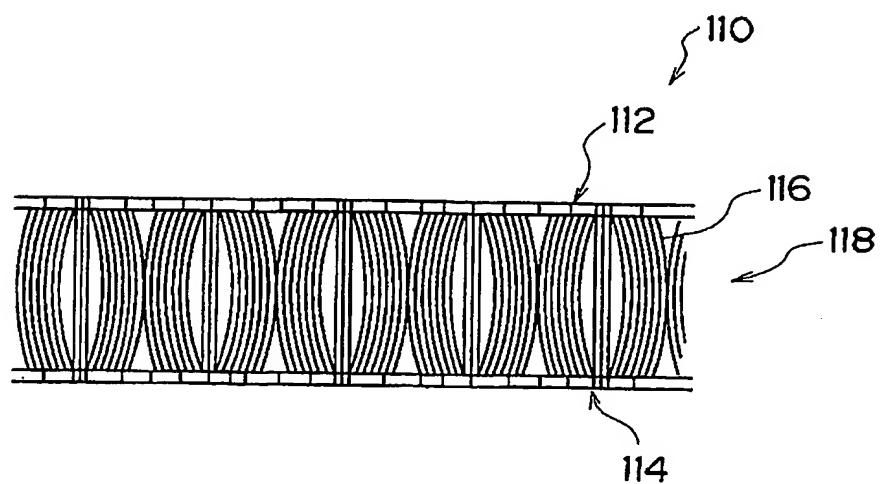
【図10】



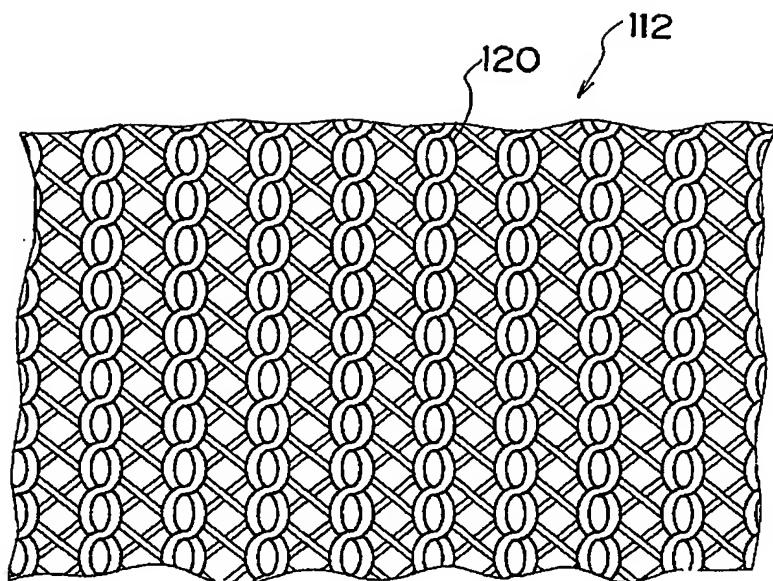
【図11】



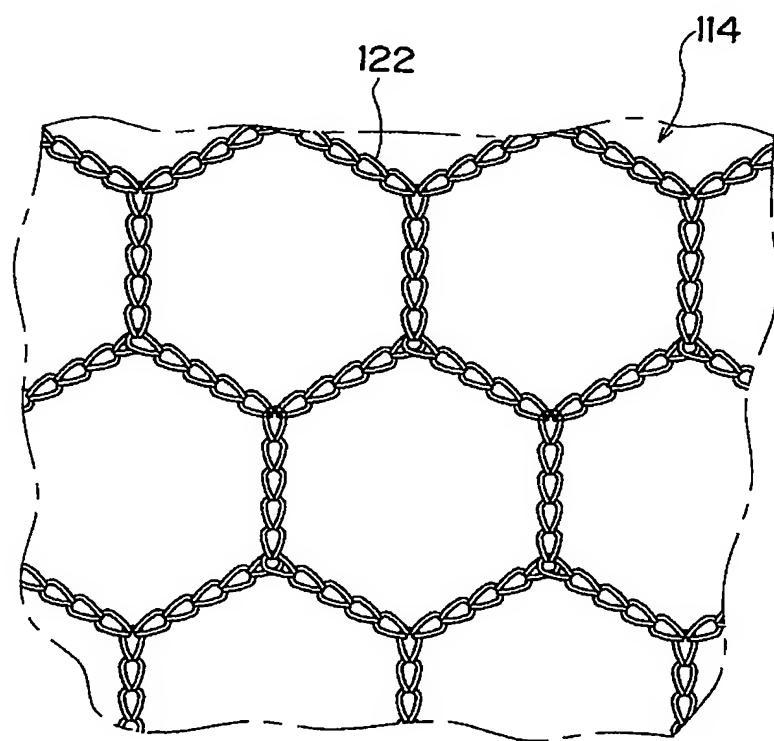
【図12】



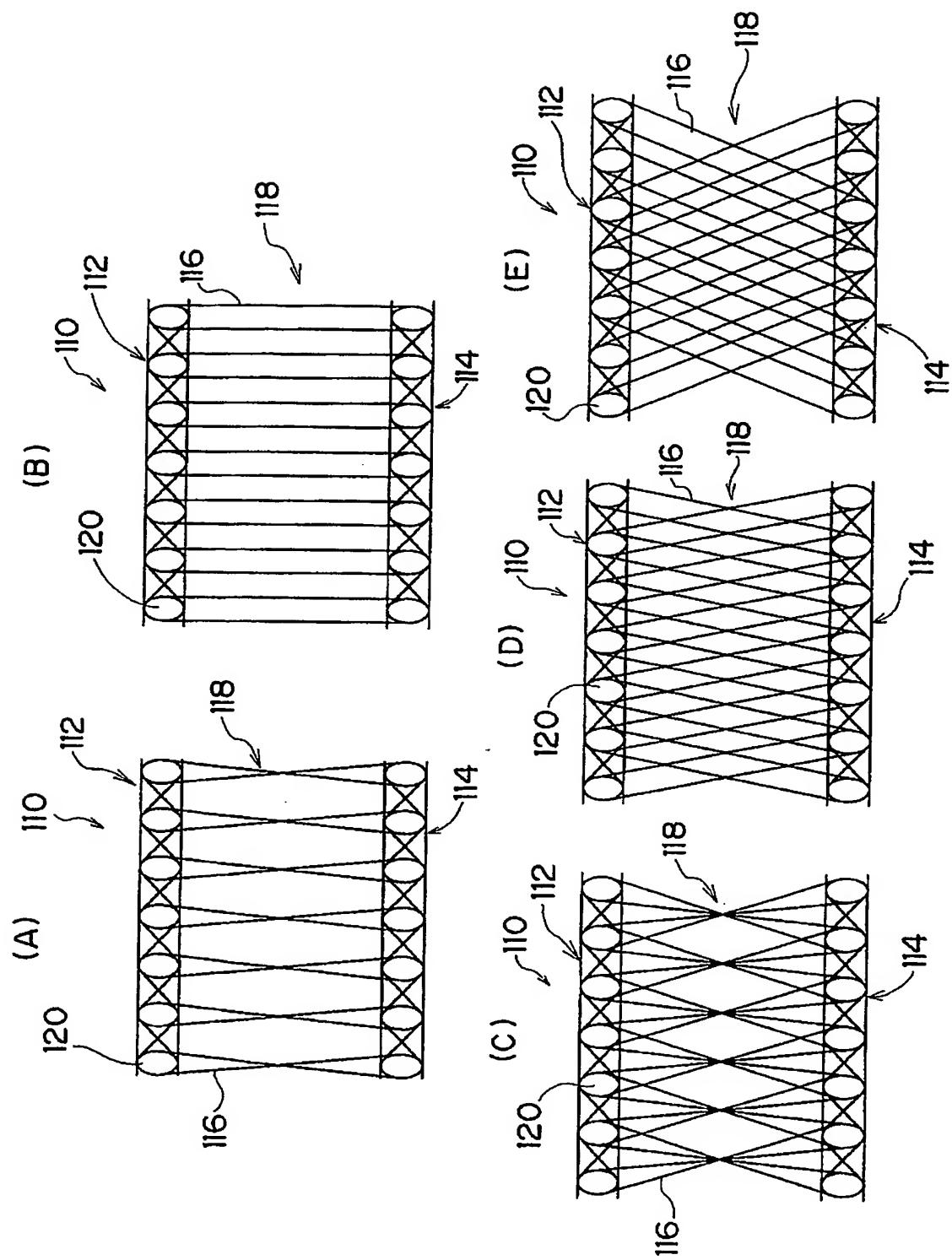
【図 1 3】



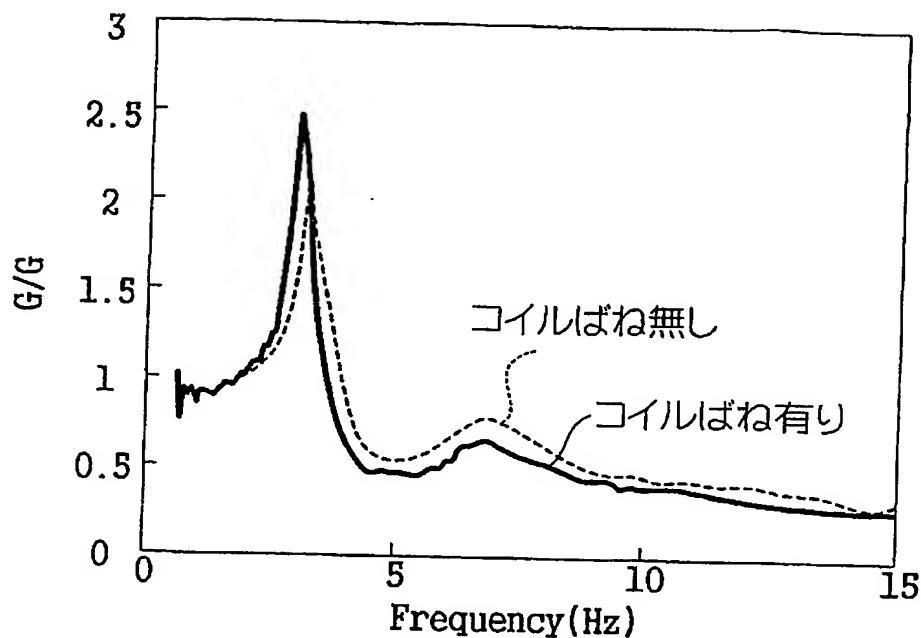
【図 1 4】



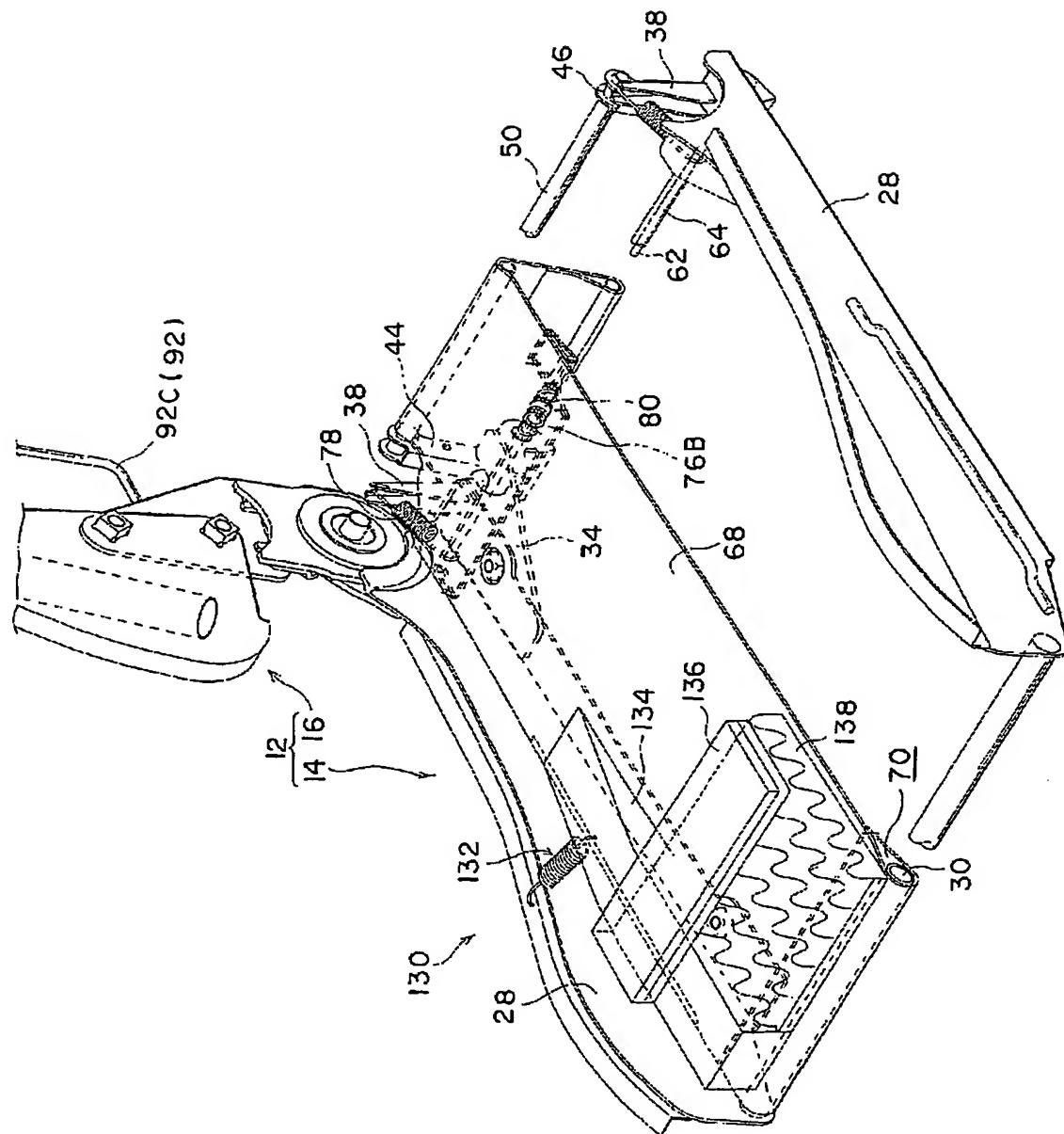
【図15】



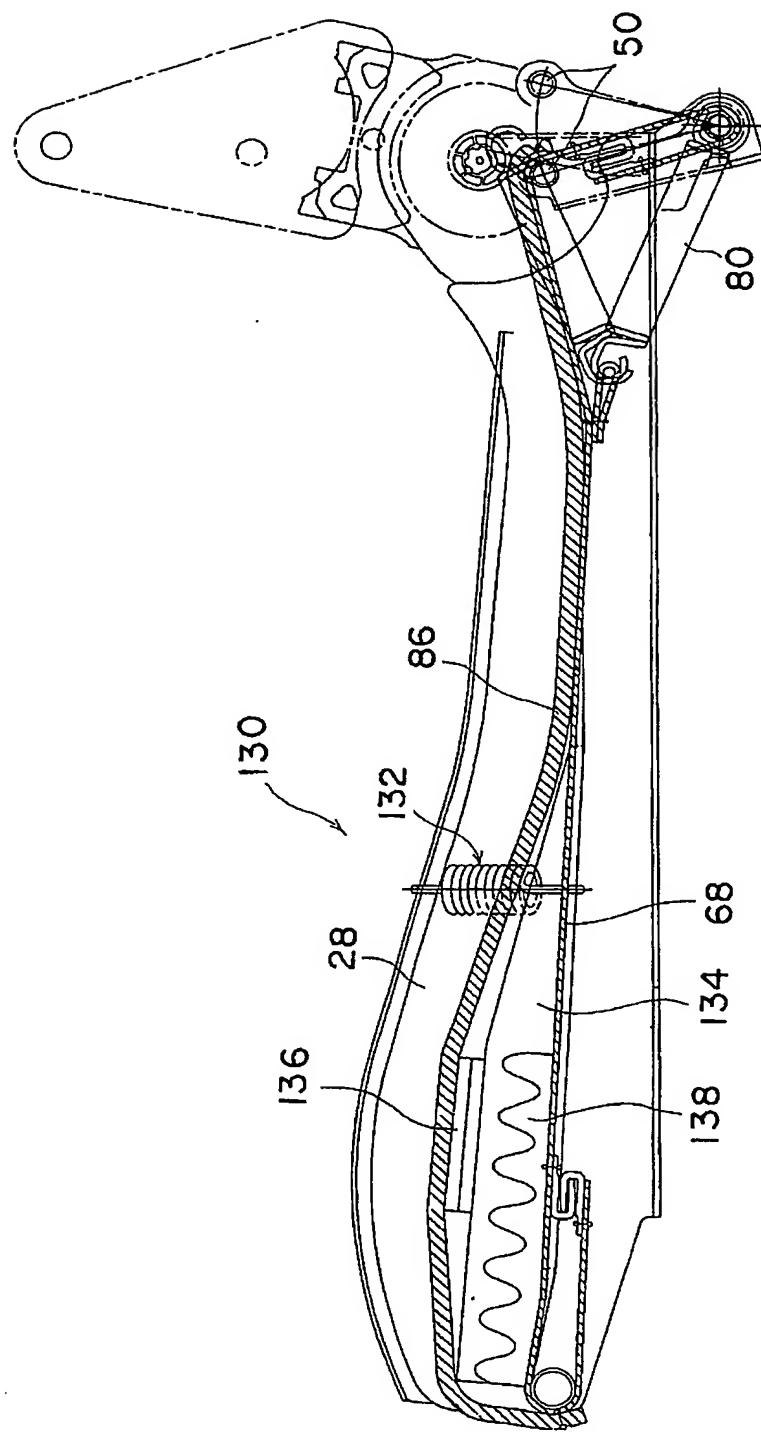
【図16】



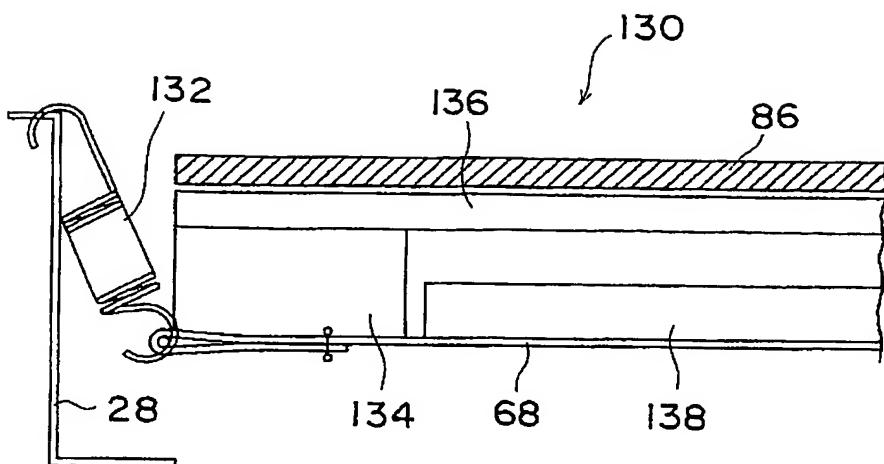
【図17】



【図18】



【図19】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 着座者の痛みやしびれを緩和しつつ着座姿勢を安定させることができ
るシートを得る。

【解決手段】 車両用シート10では、シートフレーム12の座部用フレーム1
4にクッション材18を設けてシートクッション20が形成される。クッション
材18の表層部である上部クッション部材（3次元立体編物）86は、座部用フ
レーム14に張設され、クッション材18の下層部である布ばね材18上に積層
されている。シートクッション20への着座時に着座者の体重に基づく押し付け
力で布ばね材68が押圧されて下方へ撓むと、該布ばね材68における着座者の
座骨結節が押圧する部位には、該押圧方向の力である引張コイルスプリング80
の引張力が作用し、クッション材18の張力方向が3次元となる。

【選択図】 図1

特願2002-258306

出願人履歴情報

識別番号

[000003609]

1. 変更年月日

[変更理由]

住 所

氏 名

1990年 9月 6日

新規登録

愛知県愛知郡長久手町大字長湫字横道41番地の1
株式会社豊田中央研究所

特願2002-258306

出願人履歴情報

識別番号 [594176202]

1. 変更年月日
[変更理由]

1994年10月25日

新規登録

住 所
氏 名

広島県広島市安芸区矢野新町一丁目2番10号
株式会社デルタツーリング